

# Jernbane

NR 1-2011

## *magasinet*

### **Null feil i nåløyet**

Fornyelse av infrastrukturen og økt vinterberedskap har halvert forsinkelsene i vinter. Størst er utslagene der fornyelsen har kommet lengst. I den nyrenoverte trakta mellom Nationalteatret og Oslo S har det vært null feil.

**Side 4-9**





## Mot lysere tider

Vinteren 2010/11 har til nå gitt jernbanen færre problemer enn det foregående vinter gjorde. Det er ikke bare vinterens skyld. Jernbanemagasinet kan i denne utgaven vise en oversikt over hvor mange forsinkelsestimer togene ble påført på grunn av feil i Jernbaneverkets anlegg i perioden fra 15. desember til 15. januar. Nedgangen i forhold til tilsvarende periode i fjor er stor, og den er spesielt stor i de områdene der det ble gjort en stor fornyelsesinnsats sist sommer.

Denne tendensen kunne vi også observere gjennom høstmånedene i 2010, men vinteren er jo den virkelige syretesten på hvor robuste vi er. Vinterberedskapen er forbedret i år, og alt tyder på at vi har gjort riktige prioriteringer gjennom en forsterket vedlikeholds- og fornyelsesinnsats. Til sommeren blir det en ny, stor innsats med fornyelse av anleggene i vårt viktigste knutepunkt, Oslo S.

Pålitelighet er et nøkkelbegrep. Kundene vil svikte jernbanen hvis vi ikke klarer å levere det vi lover - tog som kommer fram slik det er forutsatt i ruteplanen. Vi vet alle hvor viktig påliteligheten er i persontrafikken med de mange tusen arbeidsreisene som gjennomføres hver dag, men moderne godstrafikk har også sine absolutte krav til kvalitet og punktlighet.

«Ingen har så dårlig tid som en død laks,» er det noen som har sagt. Fiskeeksporten er et område der det virkelig stilles kvalitetskrav. Mye av fisken fra Nord-Norge går nå med tog sørover fra Narvik, ferskvarer av høyverdi som virkelig er avhengig av at også togtransporten holder høy kvalitet.

Fra nyttår har det blitt konkurranse mellom togselskapene om disse transportene. DB Schenker har etablert et eget tog i konkurranse med CargoNet mellom Oslo og Narvik. Green Cargo AB trekker toget, og CargoLink AS står for skifteoperasjonene. Dette har også gjort at det har blitt flere operatører på godsterminalene der Jernbaneverket har offentlige spor og lastegater til disposisjon. I tillegg til Narvik og Alnabru opererer CargoLink også i Bergen, og de har transporter til Trondheim.

Denne nye situasjonen reiser spørsmålet om hvordan terminalene best bør organiseres i framtida. Svenske erfaringer blir gjen-gitt i dette bladet. Vi i Jernbaneverket ser det som mest naturlig at vi overtar et helhetlig eierskap til terminalene og eventuelt konkurranseutsetter driften til én terminaloperatør.

Dette er et ett av spørsmålene som vi sikkert vil komme tilbake til gjennom året - et år vi satser på at skal bli et godt nytt jernbaneår!

Elisabeth Enger



# Innhold



## 10 Overvåker

Kameraovervåking av kritiske sporveksler tas nå i bruk, i visshet om at det vil føre til færre forsinkelser.



## 16 Tenker langt

Hun skal jobbe fram en tydelig, langsiktig strategi for framtidens jernbanenett og ikke kutte ut løsninger fordi det koster penger ...

I riktig retning	4
Ny teknologi gir full kontroll	10
Innenriks	14
Min arbeidsdag:	
Anne Cecilie Underthun Marstein	16
- Vi politikere må forplikte oss	18
Månedens gjest: Knut Arild Hareide	20
Mer fisk tar toget	22
Gods på bane blir butikk	28



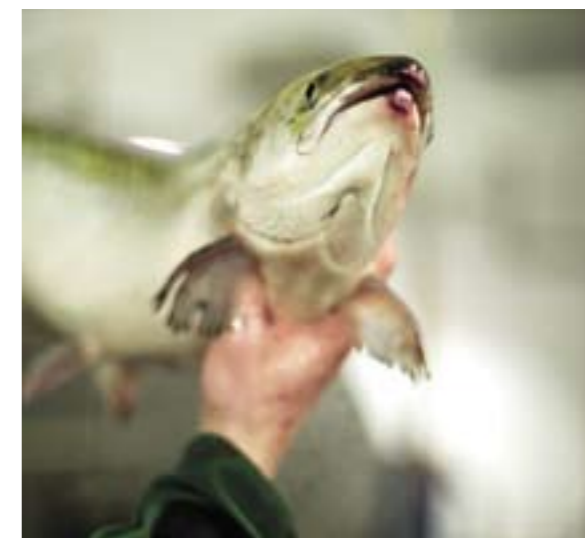
## 28 Butikk

Han representerer norske Baneservice, som nå er i ferd med å gjøre butikk som operatør av svenske kombiterminaler.



## 18 Tenker nytt

Finansminister Sigbjørn Johnsen snakker nå om prosjektfinansiering og en ny måte å organisere større utbygginger på.



## 22 Med tog

Oppdrettsfisken skaper formuer langs kysten, og volumene er nå blitt så store at stadig mer fisk sendes med tog.

## Jernbane magasinet

NR 1 • 2011

**ANSVARLIG REDAKTØR:**

Svein Horrisland

**REDAKTØR:** Tore Holtet

**FOTAJOURNALIST:** Øystein Grue

**JOURNALIST:** Arvid Bårdstu

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**

Hilde Lillejord

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymark

Thor-Erik Skarpen

Miguel Carazo

Egil Nyhus

**FORSIDE:** Hilde Lillejord

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: [tore.holtet@jbn.no](mailto:tore.holtet@jbn.no)

Redaksjonen avsluttet torsdag 27. 01.2011

**UTGITT AV:**

Jernbaneverket, Stortorvet 7

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

**Opplag:** 6.700

**Layout:** Cox

**Trykk:** Kampen Grafisk AS

**Distribusjon:** Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

**JERNBANEMAGASINET PÅ NETT:** [www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet](http://www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet)





# I riktig retning

- ▶ Antall forsinkelsestimer for persontogene på Østlandet er halvert fra i fjor til i vinter
- ▶ Størst er forbedringene i det sentrale Oslo-området
- ▶ Minst forbedring er det der det allerede er planlagt å bygge nytt, som langs Mjøsa og mellom Oslo og Ski
- ▶ Forsinkelsestimer som skyldes feil på infrastrukturen (skinner, kjørestrøm, signal og sikringsanlegg), er redusert med 59 prosent
- ▶ Forsinkelser som skyldes togselskapene (feil på materiell og tog for seint satt opp til avgang), er redusert med 38%
- ▶ Men fortsatt er det to måneder igjen av vinteren ...

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG ØYSTEIN GRUE Foto: ØYSTEIN GRUE

Nye skinner og nye sporveksler med effektiv sporvekselvarme har redusert vinterproblemene i nåløyen rundt Oslo S kraftig. Det er knapt registrert feil i «trakta» – tunnelen fra Oslo S der tolv spor går gjennom flere sporveksler og kryss til to spor mellom Oslo S, Nationaltheatret og Skøyen stasjon, i vinter. Nå går alt som smurt på helsveidete skinner.

– Vi har ikke hatt én utrykning til «trakta» i vinter, slår sportekniker Einar Nilsen fast. Nå gleder han seg til at hele Oslo S blir fornyet.

#### Mot lysere tider

Banesjef Stor-Oslo, Beate Isetorp, minner om at det fortsatt gjenstår mye innsats før hele Oslostunnelen er ferdig fornyet.

Men bedre utstyr, mer utstyr og flere mannskaper dedikert til vinterberedskap for å fjerne isklumper som faller av tog i rushperiodene morgen og kveld, gjør at banesjefen ser lysere på tilværelsen.

– Etter oppgraderingen sist sommer og en rekke strakstiltak har vi hatt få feil gjennom den flaskehalsen som Oslo er. Med

nye veksler og forbedret varme i veksleene er vi bedre rustet.

Det er fortsatt mye igjen av vinteren, og det er viktig at vi holder trykket oppe. Men vi har i år satt en ny standard for hvordan vinterutfordringer i Oslo-området skal håndteres, sier Beate Isetorp, vel vitende om at det kommer flere vintre.

#### Kalde fakta

I perioden 15. desember – 15. januar var antall forsinkelsestimer som skyldes feil på infrastrukturen innenfor IC-området rundt Oslo redusert fra 1051 timer i fjor vinter

**BEREDSKAP:** Etter at det nye snøryddetoget AMC2 har kostet ren vekselen på Grefsen, går sportekniker Einar Nilsen over og sjekker at det ikke ligger igjen pukk og is og blokkerer vekselen. I vinter er det flere nye maskiner og bedre bemanning enn på flere år.





## «Vi har i år satt en ny standard for hvordan vinterutfordringer i Oslo-området skal håndteres»

BEATE ISETORP, banesjef Stor-Oslo

til 432 timer denne vinteren!

En oversikt for hele landet viser en reduksjon i forsinkelsestimer på 43 prosent.

Skyldes forbedringene at det har vært en snillere vinter i år? Nei, de kalde fakta er på banesjefens side. Et dypdykk i meteorologiske data tilsier at det ikke bare er klimatiske forhold som ligger bak denne forbedringen. Den laveste temperaturen målt på Blindern forrige vinter var på -20,5 grader. I vinter var den laveste -19,3 grader.

Heller ikke snømengdene er så forskjellige. I jula 2009 kom det riktignok uvanlig mye nedbør over et par dager, men forskjellen på største snødybde i den valgte perioden var bare på ni centimeter etter som det var 38 cm på det dypeste i fjor og 29 cm på Blindern i år.

### Togene går bedre

Mens forsinkelsestimer som skyldes

infrastrukturen er mer enn halvert, er årsakene som relaterer seg til tog, enten som feil på tog eller fordi togene er for seint oppsatt i spor til avgang, redusert med nesten 40 prosent. I fjor vinter ble det registrert 606 forsinkelsestimer forårsaket av togselskapene NSB, NSB Gjøvikbanen og Flytoget. I vinter er tallet 372.

– Sammenliknet med i fjor er det bra. Det går bra på den måten at det går på det jevne. Vi har bedre kontroll fordi vi har vært mer realistiske. I stedet for å bli verre har situasjonen stabilisert seg. Jeg vet ikke helt om vi har passert knekkpunktet, men tendensen har flatet ut, sier Øystein Risan, direktør i NSB Drift.

I høst kunne Jernbanemagasinet fortelle at NSB hadde satt opp ei liste med 23 tiltak som skulle gjøre denne vinteren mer levelig for kundene deres. De fleste av tiltak-

ene er gjennomført. Men ikke den mest drastiske, en trinnvis nedtrapping av produksjonen.

– Det var trangt rundt juletid, men vi konkluderte med at vi kunne la være å trappe ned, forteller Risan og viser til at det ble gjort noen endringer i forbindelse med ruteendringen i desember.

### Mer realisme

– Vi trakk ned produksjonen ved ruteendring ved å ta bort innsattogene fra Lillestrøm og Kolbotn, uten at vi mottok noen proteststorm på det. Realismen hos oss er bedre, og det gir færre akutte problemer, sier Risan og oppsummerer at dette ikke skal ha gått ut over kundene med færre togsett i daglig jobb:

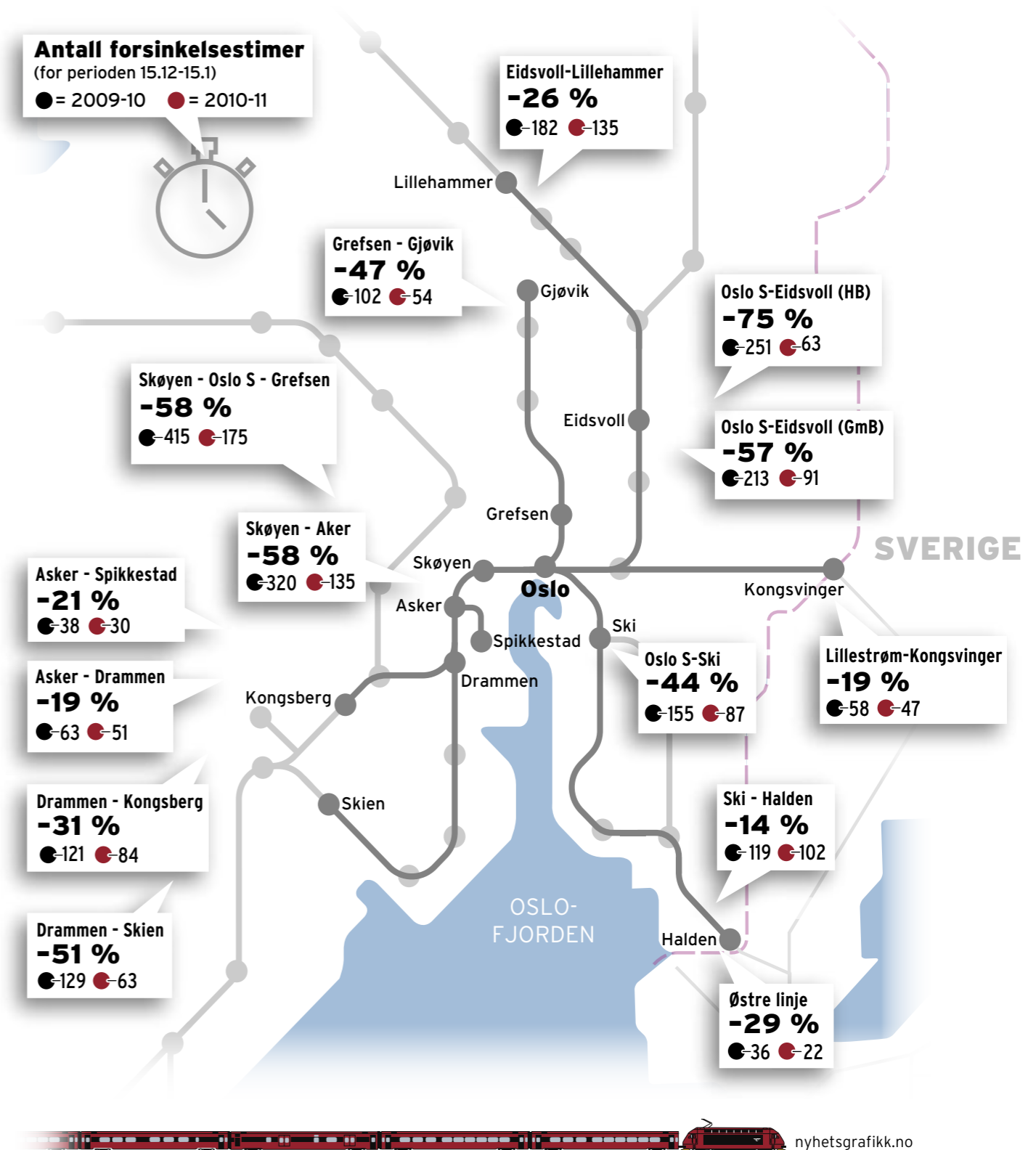
– Etter planen leverer vi bedre – ikke dårligere – enn planlagt. Vi har gjort noen justeringer i ruteplanen, men vi kjører ikke færre

**800 HK:** Sportekniker Einar Nilsen i Jernbaneverket følger årvåkent med når det nye AMC2-brøytetoget med 800 hestekrefter koster sporvekselen på Grefsen stasjon ren for snø og is. Etterpå følger håndarbeid med skuffe og kost med fagarbeiderens blikk.



### FORBEDRINGEN:

Denne oversikten viser hvordan forsinkelsene er blitt redusert midtvinters innenfor intercitynettet på Østlandet.





togsett. Generelt er ikke kapasiteten noe dårligere enn før, snarere tvert imot.

I jernbanefamilien er alle fullt ut klar over at det har vært en økende negativ trend knyttet til forsinkelser og uregelmessigheter siden toppåret 2005. Øystein Risan er litt nølende med å trekke for bastante konklusjoner om denne trenden er snudd ennå.

– Vi kan si at vi definitivt har fått vinden i ryggen igjen. Den subjektive opplevelsen er at vi ikke lenger får de store skrellene som vi opplevde tidligere. Hvis vi kan si det samme om to måneder, er det veldig bra.

#### – Kaldt, men kurant

Vi treffer sportekniker Einar Nilsen og kollegene på det nye AMC2-brøytetoget på Grefsen stasjon mens de koster bort snø fra sporveksler mellom tog som kommer og går i snøføyka.

Nå opplever Nilsen et vendepunkt:

– Så langt i vinter har vi ikke hatt en eneste feil eller forsinkelse i «trakta». Flytoget, godstog, region- og lokaltog har gått som smurt i vinter. Det er fantastisk! Gjett om vi ser frem til å få erstattet gamle skinner og sporveksler på Oslo S og opp gjennom Brynsbakken i Gamlebyen!

Med streng kulde og lite snø dukker det også opp telehiv som krever hastighetsnedsettelse av hensyn til sikkerheten.

– I vinter har det dukket opp telehiv på steder hvor det aldri har vært registrert slike problemer tidligere, konstaterer Einar Nilsen. I midten av januar var det nedsatt hastighet på tre steder i Oslo-området på grunn av telehiv, blant annet på Gardermobanen. Telen har denne vinteren gått dypere og skapt problemer flere steder enn på mange år. Frostproblemer i sporet forebygges best med grøfting og

fornyelse av ballastpukk under sporet og ekstra frostsikring på utsatte steder.

Inntil vårsola får bedre tak, er det snøskuffe, kost og ishakke som gjelder.

«Klumpvakt» og snøryddemanskapene står parat døgnet rundt med nytt utstyr når meteorologen melder vinter. Sportekniker Einar Nilsen og kollegene ser virkelig frem til å få erstattet nedslitte skinner og sporveksler, slitne drivmaskiner, strømforsyning og gammelt signalanlegg som ofte svikter når det passer aller dårligst, med nytt og feilfritt.

#### Streng kulde gir skinnebrudd

– Det har vært for mange skinnebrudd i vinter slår banesjef i Stor-Oslo, Beate Isetorp fast.

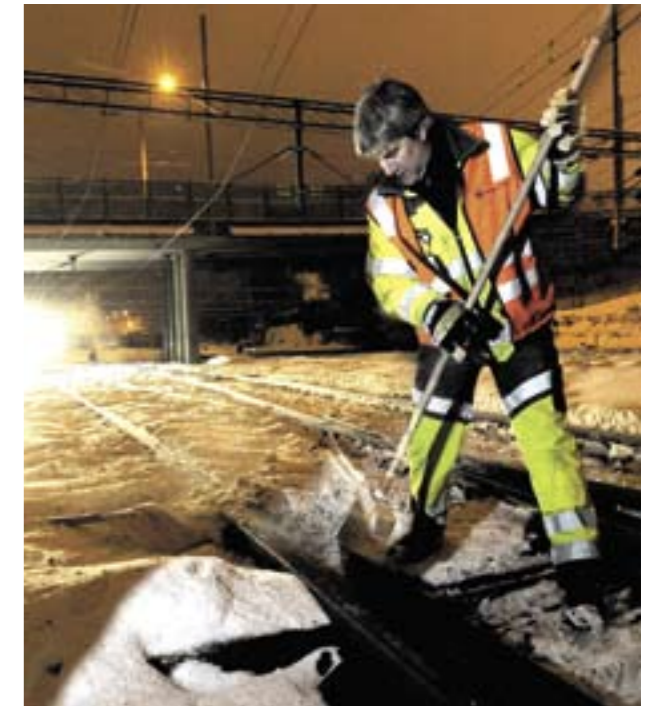
Hun ser skinnebrudd som en indikator på tilstanden i sporet.

– En uvanlig lang og kald periode i november og desember utfordret anleggene våre og tilsier at vi må gjøre en enda bedre jobb med fornyelse av skinner, avdekke svake punkter, og generelt jobbe enda bedre med nøytralisering av spor, ballast og befestigelse når sommeren kommer, sier hun.

Fornyelsen av infrastrukturen gjennom den nederste delen av den sårbare flaskehalsen som Oslo-tunnelen er, har gjort underverker. Nye sporveksler og forbedret varme i disse har fjernet feilene der. Neste år skal overbygningen av sporet i resten av tunnelen byttes samtidig som det skal gjøres storarbeid flere steder rundt Oslo. Til sammen skal den enorme fornyelsen i Stor-Oslo gi bedre punktlighet og regularitet. Dette programmet går etter en plan som ender i 2012.

#### Holder trykket oppe

– Når det gjelder spesifikke vinterproblemer, har vi i år en bedre beredskap. Vi har bedre og mer



utstyr, og vi har flere personer i beredskap som er dedikert til aktiviteter knyttet til vinterproblematikk. Det er fortsatt mye igjen av vinteren. Skal vi lykkes, må trykket holdes oppe, avslutter banesjef Beate Isetorp.

Er det noe vi vet, er det at det kommer flere vintre. Banedirektør John Ole Grinde minner dessuten om at vinteren på ingen måte er over:

– Dette bildet kan fortsatt fort endre seg i Oslo-området. Jernbanens vesen er slik at det plutselig kan oppstå ting som gir veldig dårlige dager. Vi kan nok ikke oppsummere vinteren før vi har kommet ut i april. Men foreløpig ser det veldig bra ut, sier Grinde, som maner til å opprettholde de gode rutinene og ledelsesfokusert så vel for resten av vinteren som for kommende vintre.

**BEREDSKAP:** Anleggsleder John Håkonsen feier sporveksler etter snø og pukk.

**LYKT OG KOST:** Banemontør og lokal sikkerhetsvakt Lasse Nyland Becker (t.v) og maskinførerne Reidar Frøholm og John Håkonsen er ikke ferdig med jobben før hver sporveksel er kontrollert og testet. En liten stein eller isklump kan være nok til at togleder mister fjernstyring og togene blir stående.

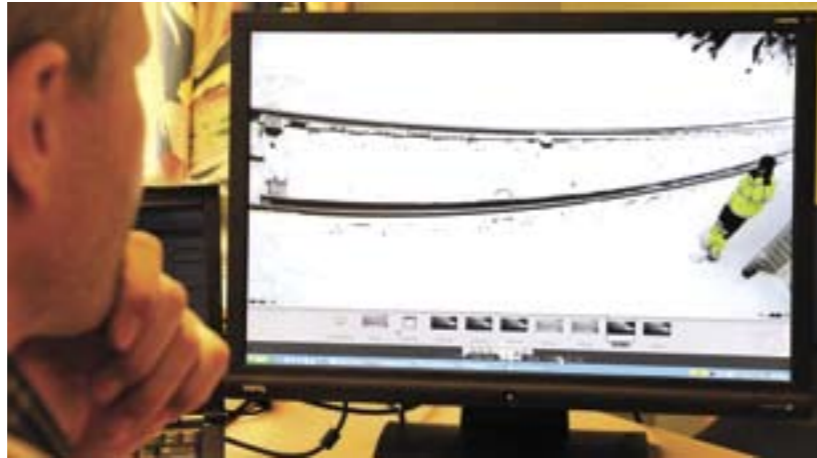


«Vi kan nok ikke oppsummere vinteren før vi har kommet ut i april»

JOHN OLE GRINDE, banedirektør



**FULL KONTROLL:** Via webkamera (øverst til venstre på det store bildet) kan togleder på Sørlandsbanen ta opp bildet av vekselen og i tillegg lese av detaljert informasjon om tilstanden på stedet. «Sporveksel 200» blir inspisert av prosjektleder Tom Knudsen (t.h.) og oppsynsmann Jarle Andersen.



# Ny teknologi gir full kontroll

**KRISTIANSAND:** Kameraovervåking av kritiske sporveksler er testet ut på Sørlandsbanen - med stort hell. Jernbaneverket vil nå ta i bruk denne metoden på inntil 3000 sporveksler, i visshet om at dette vil øke driftsstabiliteten betydelig når «Kong Vinter» herjer som verst.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Agderfylkene har hatt mer vinter enn indre Østlandet de seneste årene, og vinterdriften på Sørlandsbanen har i perioder vært mer utfordrende enn på Dovrebanen og Rørosbanen.

## Overbevisende

– I rapporten «Sporveksler i vintervær» oppsummerte vi forrige vinters driftsproblemer, forteller avtroppende faglig leder elkraft på Sørlandsbanen, Tom Knudsen. – En gjenganger var at sporvekselvarmen stadig ble syndebukk når det var problemer med veksler vinterstid.

– Etter å ha analysert noen av årsakene fant vi ut at det var behov for en bred tverrfaglig tilnærming, og overvåkingskamera – som brukes for å vise om det er god flyt eller full stans i trafikken

på veiene – ble vurdert som nyttig sammen med bedre fjernstyring av vekselvarmen. To måneders erfaring med ny teknologi virker overbevisende, konstaterer Knudsen og får et skulderklapp fra togdriftsleder Lars Yngvar Øyna. De følger begge med når togleder Nils Einar Kallhovd henter opp bildet som et unnselig webkamera ved Krossen sporveksel like nord for Kristiansand viser oss på en PC-skjerm.

## Færre forsinkede tog

Øyna og Knudsen studerer lufttemperatur og skinnetemperatur når de får opp bildet av sporvekselen. I øyeblikket er det kun behov for 30 prosent av maksimal varme for å holde pilotvekselen snø- og isfri, konstaterer togdriftslederen.

Han er overbevist om at den nye teknologien vil bidra til færre for-

sinkede tog etter hvert som løsningsen tas i bruk flere steder.

I mangel av mannskaper som kan rykke ut i snøvær nattetid, gir temperaturoversikten på skjerm-bildet den bekreftelsen togleder trenger på at det er klart for tog. Ved å fjernstyre og zoome kameraet inn på detaljer i bildet kan togleder se om det ligger pukk eller isklumper i sporvekselen når han ikke får kontroll på vekselen og tog må vente.

## Bedre rustet

Jernbaneverket går i disse dager ut med anbud på et nasjonalt styrings- og overvåkingsystem for å overvåke og styre inntil 3000 sporveksler slik toglederne i Kristiansand har testet ut på en veksler på Sørlandsbanen i vinter.

– Vi er sikre på at denne løs-





## «Nå må vi ta i bruk teknologi der vi tidligere baserte oss på turnusarbeid med snøkost og ispigg»

TOM BRANDT HJELLNES, produktutvikler i Bane Nett

ningen vil bedre driftssikkerheten betydelig, spesielt under vinterforhold, sier produktutvikler i Bane Nett, Tom Brandt Hjellnes til Jernbanemagasinet. Han minner om at 23 prosent av samtlige feil som førte til forsinkelser i 2007, ble knyttet til feil på sporveksler.

– I dag er det en selvfølge at nye sporveksler skal ha sporvekselvarme og overvåkingssystemer som gir togleder eller fagpersoner med driftsansvar informasjon om status og varsler feil, sier Hjellnes. Overingeniøren er overbevist om at Jernbaneverket innen neste vinter vil stå vesentlig bedre rustet til å takle vanskelige vinterforhold enn vi har gjort siden nedbemanningen i Jernbaneverket etter 2004-2006.

### Spare strøm

– Potensialet for å spare strøm – uten at dette vil gå ut over driftsstabiliteten – er også betydelig, poengterer Brandt Hjellnes. – En sporveksel uten termostatstyring bruker like mye strøm som en middels norsk enebolig, det vil si rundt 30 000 kWh, dersom sporvekselvarmen står på fullt gjennom hele vinteren.

– Ved å utnytte tilgjengelig

teknologi kan man kutte strømforbruket kraftig, og Jernbaneverket spare penger. Ved siden av at kameraet viser forholdene på stedet kan vi måle skinnnettemperaturen flere steder rundt sporvekselen og skaffe oss oversikt over effektforbruk og pådrag.

### Tretimersvarsel

– Nå planlegger vi å koble overvåking av veksler til Meteorologisk institutt sitt tretimersvarsel for å oppnå en optimal anvendelse av informasjonen som vi i dag anvender manuelt, forteller Tom Brandt Hjellnes videre.

– I fremtiden vil de nye styrings- og overvåkingssystemene fortelle togleder eller andre om sporvekslene er frie for snø og is når det oppstår feil på ett av flere varmeelement som skal holde veksleproblemfri. Feilmeldingen vil også fortelle om dette er en feil som må prioriteres med umiddelbar utrykning, kanskje søndag kveld eller om natten – eller om feilrettingen kan vente til neste dag.

### Reduserer driftskostnader

I 2006 tok Jernbaneverket i bruk mobiltelefonnettet GSM-R som gir full dekning over hele det nasjonale jernbanenettet, også inne i de mange tunnelene. Overvåking og drift av både fiber- og GSM-R-nettet skjer i regi av JBV Bane Nett.

Jernbaneverket er i ferd med å bygge opp et nytt teknologimiljø som skal utvikle nye, sentraliserte løsninger for overvåking og styring av jernbaneanleggene. Disse systemene er ofte kalt kjøreveis-informasjonssystemer.

– Neste generasjon kommunikasjonssystemer vil stå sentralt i utviklingen av et punktlig og

driftssikkert jernbanenett. Målet er at vi skal være godt i gang med drift av det nye kjøreveisrelaterte overvåkingssystemet innen neste vinter, forteller Tom Brandt Hjellnes.

På spørsmål om innføring av ny teknologi blir kostbart mener overingeniøren at bare reduserte strømregninger og anvendelse av enøk vil bidra til å redusere driftsomkostningene i forhold til i dag.

– Det overordnede målet er bedre punktlighet og færre forsinkelser, påpeker Tom Brandt Hjellnes.

### To nivåer

Utbygging og innføring av ny teknologi for eksempel ved sporveksler vil foregå på to nivåer.

For det første blir det etablert et sentralt system for hele Jernbaneverket, slik at spesialister på overvåking og styring kan betjene installasjonene uavhengig av hvor de befinner seg eller jobber.

Det blir likevel den enkelte banesjef som skal prioritere hvor han eller hun bruker pengene på innværende års budsjett, og de skal også avgjøre hvor mange sporveksler som knyttes opp til det nasjonale overvåkingssystemet.

Den økonomiske rammen for det nasjonale systemet er på tre millioner kroner.

Alle nye sporvekselvarmeanlegg er klargjort for fjernstyring med kamera som en opsjon som koster 10 000 kroner – et lite beløp i forhold de totale investeringene.

**IDESKAPEREN:** Tom Knudsen er overbevist om at overvåking av sporveksler både vil bety bedre driftsstabilitet og lavere strømforbruk.

### FORNØYD:

Togdriftsleder Lars Yngvar Øyna er storforføyd. Han er sikker på at det nye systemet gir færre forsinkelser.



## – Meget nyttig

Banesjef Olaf Nordbø på Sørlandsbanen har nylig bestilt fem nye webkamera-enheter som skal tas i bruk i år, og flere er under planlegging.

– Erfaringer så langt viser at overvåkingsløsningen har vært meget nyttig, sier oppsynsmann Jarle Andersen. – Snøvakta får en mye bedre info om vær-situasjonen langs sporet, som kan variere fra regnvær i Kristiansand til snøvær lenger inn og i høyereliggende deler av Sørlandsbanen.

– Hva skiller løsningen fra et overvåkingskamera på en jernbanestasjon eller langs en hovedvei?

– Selve kameralsøsningen er ikke ny. Det er samspillet med kamera og vekselvarmens styresystem som er utviklet for Jernbaneverkets behov, og som er gjort tilgjengelig over IP (internett), forteller Jarle Andersen som ser frem til å få installert løsningen på fem prioriterte sporveksler på Sørlandsbanen i løpet av nær fremtid.

### DET NYE SYSTEMET

Kameraovervåking og det nye styresystemet for sporvekslene gir togledere og oppsynsmenn i Drift informasjon om:

- Lufttemperatur
- Effektforbruk
- Skinnnettemperatur
- Feilmelding
- Snøforhold i vekselen
- Mulighet for å sette anlegget i tvang (full effekt).

Alle innstillinger av systemet kan gjøres raskt og enkelt fra hvor som helst med tilgang til internett.

Systemet kan linkes mot Meteorologisk institutt for å øke varmen på forhånd ved forventet nedbør (snø).



**Attende til røtene**

Konsernsjef i NSB AS, Einar Enger, er samrøystes innstilt av valkomiteen som ny styreleiar i Felleskjøpet Agri, ei samvirkeverksemd ått av nær 50 000 bønder. Felleskjøpet Agri eig på si side ei rekkje dotterselskap, har om lag 2 300 tilsette og omset for meir enn ti milliardar kroner i året. Einar Enger har dei siste åra drive ein korn- og skoggard i Rakkestad ved sida av jobben som konsernsjef i NSB AS. Han kom til NSB frå jobben som toppsjef i Tine Meieri.

**Krav 1**

Samferdsledepartementet har i samband med løyvingane til Jernbaneverket sendt eit tildelingsbrev som gjer greie for kva mål departementet meiner Jernbaneverket skal nå, og kva som det er viktig å arbeide med. Tildelingsbrevet er ei omfattande rettleiing på 13 sider. Her kan me mellom anna lese at departementet ber Jernbaneverket prioritere arbeidet med å avklare handlingsrommet for val av signal- og sikringsanlegg til nye investeringsprosjekt så snart som mogeleg, og at det no er ei «kritisk uvisse» knytt til dette.

**Krav 2**

Departementet ber òg Jernbaneverket om å planleggje slik at dei ser lengre strekkingar i samheng og ikkje unødige deler opp utbygginga i mange delparsellar. Departementet er oppteke av at Jernbaneverket i si planlegging av nye prosjekt tek omsyn til heilskapen i jernbanenettet som transportsystem. I det heile blir Jernbaneverket oppmoda om å samarbeide tett med togselskapa, brukarane, lokale styresmakter og Statens jernbanetilsyn.

**Krav 3**

Samferdsledepartementet har i det siste gjeve Jernbaneverket mange, tunge utgreiingsoppdrag inn mot rulling av Nasjonal transportplan. I den samanhengen minner departementet om å ta omsyn til Transportkomiteen sine merknadar i innstillinga til statsbudsjett. Der skjerpar fleirtalet i komiteen, alle med unntak av FrP, at alle strekkingar som kan tenkjast å gå inn i høgfaringsnettet, skal vere dimensjonerte for minst 250 km/t.



# Flytoget klart til VM

- Flytoget er en nasjonal sponsor av Ski-VM sammen med Oslo Lufthavn. Målet vårt er å selge opp mot 300 000 billetter i forbindelse med arrangementet, sier kommersiell direktør Sverre Høven.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** NJÅL SVINGHEIM

- Under Ski-VM ønsker vi, sammen med flyplassen, å ta imot de reisende på en god måte gjennom å profilere mesterskapet, ha informasjon tilgjengelig og sikre at våre ansatte har gode kunnskaper om mesterskapet, sier Sverre Høven om forberedelsene til mesterskapet som åpner i Holmenkollen onsdag 23. februar og avsluttes på tradisjonen vis med femmila søndag 6. mars.

I anledning denne store begivenheten i Oslo har Flytoget fått designet et eget «VM-tog» i tråd med Ski-VMs farger og symboler.

Toget er i tillegg oppgradert totalt innvendig. Det har fått nytt gulvbelegg, nye seter, veggpaneler, toaletter og dører. Det er bare dette ene togsettet som får VM-design utvendig, men alle togsettene vil bli oppgradert innvendig.

Flytoget har selvfølgelig en egeninteresse i å sette fokus på Oslo som vinterby og reise-mål, sier Sverre Høven:

- Jo flere som kommer hit, jo flere passasjerer får vi!

**Stort trykk**

I tillegg til arrangementene i Kollen skal det være medaljeseremoni hver kveld kl.19.30 på Universitetsplassen. I forkant av denne seremonien vil det være kulturelle innslag fra scenen på forhånd.

- Vi vil ha mye ledig kapasitet motstrøms som for eksempel inn til Oslo om ettermiddagen. Men vi har små muligheter til å utvide kapasiteten generelt. Vi prøver å få til det vi kan, men kommer til å prioritere våre faste kunder, pendlerne. Når rushtiden inn mot Oslo er over, har vi plass til mange kollenfarere, sier kommunikasjonssjef i NSB Persontrafikk, Åge-Christoffer Lundeby.

Ifølge banesjef Beate Isetorp kommer Jernbaneverket til å høyne beredskapen under Ski-VM med flere personer på vakt mot isklumper, puddersnø og frosne sporveksler.

## Tredobler passasjertallet

Passasjergrunnlaget på Østfoldbanen og Vestfoldbanen kan tredobles med moderne dobbeltspor. Det viser en mulighetsstudie utført i regi av Jernbaneverket.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM

Studien har tatt utgangspunkt i to hovedalternativ: Ett med en fremføringshastighet på 200 km/t der lavere hastighet gjennom stasjonsbyene aksepteres, og ett alternativ der den overordnede føringen er gjennomgående hastighet på 250 km/t eller mer. Kostnadsberegninger viser at fullføring av dobbeltspor til Halden vil kunne koste mellom 16 og 20 milliarder kroner.

På Vestfoldbanen er det større forskjeller. Der vil det mest sannsynlig kunne koste rundt 23 milliarder kroner for 200 km/t-standard og ca 35 milliarder for gjennomgående 250 km/t-standard.

Kjøretidsberegninger viser 25-50 prosent reduksjon i kjøretidene. Oslo-Halden vil kunne gå unna på ca. 1 time mot dagens 1 time og 45 minutter. På Vestfoldbanen vil for eksempel Oslo-Tønsberg kunne reduseres fra dagens 1 time og 30 minutter ca. 1 time. Utbyggingshastigheten avhenger av hvor mye penger som stilles til rådighet for utbygger.

**Flere utredninger**

Studien viser en analyse av ressursbehov ved 15 års plan- og byggetid fra vedtak. Forutsigbar finansiering er lagt inn som en forutsetning.

Sammen med Dovrebanen til Lillehammer skal fullføring av dobbeltspor på disse strekningene utredes videre i en såkalt konseptvalgutredning (KVU). Sammen med en rekke øvrige utredninger, som Høyhastighetsutredningen, skal anbefalingene koordineres og gis som innspill til neste Nasjonal transportplan, som skal legges frem i 2013.

**Trur på bompengar**

Etter å ha hatt utbygging av Trønderbanen øvst på ønskelista til NTP i mange år utan at noko har skjedd, kjem framlegget: Set opp bomstasjonar på vegen mellom Steinkjer og fylkesgrensa mot Sør-Trøndelag og bruk pengane på utbygging av veg og bane! Det innspilet trur mange kan vere eit språk stortingspolitikarane vil forstå. Om brukarane legg pengar i potten, kan resten av finansieringa gå lettare. Framlegget om bomstasjonar er eit av fleire tiltak som kjem fram i ei konseptvalutgreiing om transport-årene i sørre del av Nord-Trøndelag.

**Nytt kryssingsspor**

Ualand kryssingsspor på Sørlandsbanen er det første prosjektet som er ferdig av ei rekkje tiltak som skal få meir gods på banen etter at den nye godsterminalen på Ganddal legg til rette for det. For å få meir gods på tog trengst lengre tog. I dag er ikkje kryssingsspora lange nok. Ualand kryssingsspor var 407 meter langt. For ei investering på 60 millionar kroner har det no vorte 670 meter. Neste kryssingsspor som skal få ny lengd, er Nodeland.



FOTO: KEJLL IWA URBAAL

**Lovnad**

Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa har møtt ordførarane i Aurskog-Høland, Sørums og Fet og kunne love dei at haldeplassen Svingen på Kongsvingerbanen ikkje vil bli lagd ned. Svingen haldeplass ligg i ei kurve og vart stengd eit par månader i 2006 fordi plattformar var kortare enn toga. Same haust vart plattformen forlengd med 20 meter og godkjend av Statens jernbanetilsyn. Pendlarar frå især Aurskog-Høland og Sørums kommunar vil kunne nytte Svingen - om det blir lagt til rette for innfartsparkering der. Det er det neste spørsmålet som no skal drøftast.



# Spinner den røde tråden

Hun skal finne den røde tråden som binder sammen offensive planer for en moderne jernbane på Østlandet.

**Tekst:** TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Min opplevelse er at Jernbaneverket i stor grad har konsentrert seg mest om å planlegge mindre prosjekter. Det er nødvendig med en tydelig langsiktig strategi som kan resultere i konkret satsing, sier regional plan- og utviklingsdirektør, Anne Marstein.

I jakten på den gjennomgående røde tråden i planleggingen av fremtidens jernbane trekker den 58 år gamle sivilingeniøren i mange tråder. Hun skal lede planleggingen av den mest sentrale delen av det norske jernbanenettet, der samordning i Oslo-området, stasjonsutvikling, strekningsvise utviklingsplaner og et nytt intercitynett på Østlandet er noen sentrale stikkord.

## Første skritt?

– Vi skal finne svar på hva slags jernbanenett Norge trenger i framtida, utdyper Marstein. – For oss betyr det for eksempel at konseptvalgutredningen (KVU) som nå starter for intercitynettet

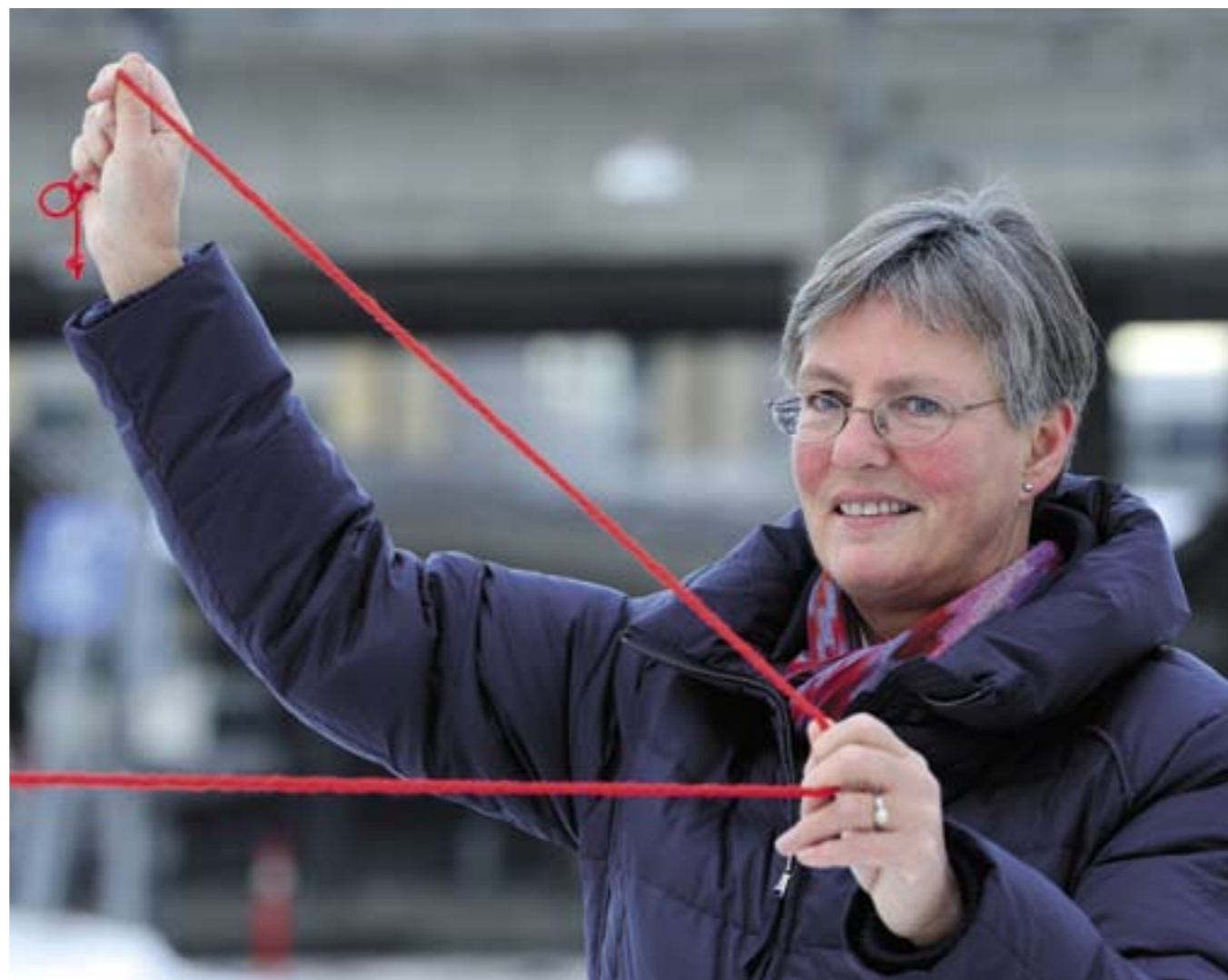
(IC) på Østlandet, må koordineres med høyhastighetsutredningen. Vi kan se IC som et første skritt til høyhastighet eller høyhastighet som en helt egen satsing. Og vi må stille oss spørsmålet: Er det grunnlag for et både-og? Dette er helt avgjørende spørsmål som vi skal svare på i forbindelse med kommende utgave av Nasjonal transportplan, som skal være ferdigbehandlet våren 2013, forklarer Anne Marstein.

## Første kvinne

I hele sitt yrkesaktive liv har hun brent for temaet transport og miljø, og det var egentlig jernbane hun ville jobbe med. Som første kvinne studerte hun jernbaneteknikk ved Norges Tekniske Høgskole (NTH), med blant andre Jon Frøisland og Jens Melsom som gode kullkamerater.

I stedet havnet hun i Luftfartsverket for snart å søke mer bakkekontakt i Statens vegvesen. Blant annet bygde hun opp et nytt miljøkontor i Vegdirektoratet som sørget for at veganlegg ble mer miljøvennlige, tidsmessige og forseggjort enn tidligere.

I sin mangslungne karriere har hun skaffet seg god kjennskap til Oslo-området som ansvarlig for gjennomføring av Oslopakke II. Som konsulent i Rambøll fikk hun anledning til å orientere seg enda mer i retning spor og skinner. Her ledet hun en utredning for Tiltakskorridoren Oslo – Karlstad –



Stockholm – hvordan infrastrukturen bør utvikles for å gi en region utvikling.

## Små raske skritt

– Kongsvingerbanen er ett eksempel på de dilemmaene vi i dag står oppe i. Den skal fylle rollen som lokalbane, regionbane, godsbane og ikke minst hovedbane til Stockholm.

Dette står i kontrast til veivesenets hierarki av veier, konstaterer Marstein, som forstår hvorfor det er blitt sånn: – Jernbanen har i mange år egentlig ikke hatt noen utvikling. Den har vært sultefôret så lenge at vi at vi sitter med et gammelt jernbanenett som sårt trenger stor fornyelse. Vi må ta det litt med små skritt, men de små skrittene må vi gå ganske fort hvis

vi skal kunne sette den retningen for norsk jernbane som omgivelsene krever av oss.

## Større åpenhet

– Nasjonal transportplan er et godt verktøy for å se på utviklingen innenfor transportsystemet, men i dag går det ingen klar linje derfra og ned til de praktiske prosjektene, reflekterer direktøren. Hun minner om at Jernbaneverket nå, med unntak for rene tekniske prosjekter, forlater tradisjonen med å lage hovedplaner og detaljplaner.

– Vi skal planlegge etter plan- og bygningsloven. Min erfaring fra veivesenet er at denne loven er et godt instrument å jobbe etter hvis en gjør de riktige grepene. Ved å praktisere større åpenhet

**RØD TRÅD:** Anne Marsteins røde tråd skal binde sammen planer for Oslo-området, utvikling av stasjoner og strekninger samt et nytt intercitynett på Østlandet.

underveis kan vi unngå en del omkamper. For meg er planlegging grunnlaget for det vi faktisk skal satse på selv om det i dag er et stort spenn mellom alle forventningene og den situasjonen vi er i. Vi må ikke kutte ut løsninger fordi det koster penger, men dokumentere hva løsningene kan gi for samfunnet. Vi må innse at moderne jernbane vil koste. Politikerne må på grunnlag av våre utredninger og planer bestemme om de vil ha en moderne jernbane, konkluderer plan- og utviklingsdirektør Anne Marstein.

## SAGT OM JERNBANEN



«Jeg tror ikke jeg vil se noen lyntogbaner i Norge i min levetid»

EINAR ENGER, (60) konsernsjef på oppsigelse i NSB AS

«Litt flåsete kan man spørre seg hvorfor CargoNet, som en relativt mye mindre bedrift enn NSB, likevel holder seg med nesten 50 % flere direktører enn moderbedriften»

JØRGEN SUNDT, lokfører CargoNet

«Regjeringen presterte i oktober å skrive i statsbudsjettet for 2011, at det er «ikke kapasitet i Jernbaneverket» til å starte arbeidet med Mossetunnelen. Fakta er at der er ikke vilje i regjeringen (styrt av Finansdepartementet) til å sette i gang prosjektet!»

OSMUND UELAND, daglig leder og styreleder i Styreutvikling Østfold

«Det talas om resurser och beredskap. Men snart är vi bara en gubbe kvar ute som skottar snö»

JOHNNY NADÉRUS, tillitsvalgt i fagforbundet SEKO

«Jeg er imidlertid ikke enig med Langeland i at vi først må bygge høyhastighetslinje Oslo-Göteborg. Eller kanskje han har kommet på andre tanker etter at det ble kjent at det ikke blir noe fotball-EM i 2016 i felles svensk-norsk regi?»

ELLEN SOLHEIM, fylkesvaraordfører (KrF) Rogaland

«Nå bør det være nok! Man skal da vel for f... ikke til med å utrede jernbane i nord enda en gang! Nå bør man bygge den, og man bør bygge den der det er realistisk å få den fram»

JOHANNES HANSEN, leserinnlegg i Nordlys

«Toget er og vil forbli den mest effektive persontransportøren vi vet om»

EIRIK NEWTH, astrofysiker og forfatter



# - Vi politikere må forplikte oss

- Jeg er tilhenger av at vi politikere skal forplikte oss når vi vedtar store investeringsprosjekter, sier finansminister Sigbjørn Johnsen til Jernbanemagasinet. Han signaliserer at det er nødvendig å skape større forutsigbarhet - innenfor dagens budsjettssystem.

Tekst: TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE



**JAN RIDDERVOLD**  
Mjøsen pendlerforening: - Vi har startet en prosess.

Det vakte oppsikt da finansministeren sa ja til å møte representanter for pendlerforeningene på Østlandet. For det var ikke hvilket som helst krav de fremmet ved inngangen til et nytt år: De ville at finansministeren skulle gi Jernbaneverket en statsgaranti eller toppfinansiering på 150 milliarder kroner til en snarest mulig utbygging av et moderne jernbanenett – et såkalt intercitynett – for østlandsområdet.

Noen slik garanti ville Johnsen ikke gi. Men han er ikke helt negativ til nye grep for å få fart på jernbaneinfrastrukturen.

## - Prosjektfinansiering

- Det vi diskuterte på møtet med Pendleralliansen i begynnelsen av januar, var hvordan staten i større grad kan forplikte seg når det gjelder store, tunge investeringsprosjekter. Det er allerede gitt fullmakter til dette i forbindelse med årlige statsbudsjetter, sier Johnsen. Finansministeren trekker også fram den planlagte byggingen av dobbeltspor Oslo-Ski: - Dette prosjektet er skilt ut med egen post på statsbudsjettet, noe som sikrer framdrift og god oversikt over hva det vil koste. Det å videreutvikle denne muligheten mener jeg er viktig. Det er videre viktig å se på hvordan vi inngår kontrakter og organiserer større utbygginger.

Finansministeren bruker ordene

«prosjektfinansiering ut fra dagens budsjettssystem.»

- Vi trenger ikke ta opp lån for å gjennomføre store investeringsprosjekter, slik de fleste andre land må. Samtidig er jeg tilhenger av at statens pengebruk i størst mulig grad synliggjøres i de årlige budsjettene.

## Ta et veivalg

- Vi har fått konstatert at det ikke er rammevilkår eller budsjettmessige forhold som tilsier at en ikke gjør noe som monner med jernbanen, sier Pål Nome, som representerte vestfoldpendlerne i møte med finansministeren.

- Finansministeren mener det ikke trengs noen statsgaranti på 150 milliarder kroner, da det er mulig å ta en beslutning om å bygge ut intercitynettet innenfor dagens system. Vårt poeng er at vi må få ned byggetida – at en bygger hele strekninger på én gang. Politikere må evne å ta et slikt veivalg og se ting over 10-15 år. Da holder det ikke å vise til Oslo-Ski. I denne sammenheng er det bare en liten parsell. Her snakker vi om strekninger på 10-15 mil, understreker Nome.

## - Hav av distanse

Leder i Østfold og Follo pendlerforening, Willy Frantzen, har liten tro på at det blir gjennomført noen helhetlig utbygging av jernbanen

hvis alt skal finansieres gjennom årlige statsbudsjett.

- Vi har gitt ettertrykkelig beskjed om at vi ikke aksepterer at vi kun bygger landet med budsjettmidler. Vårt råd er at man bygger helhetlig. Da låner man penger, og så betaler man ned over budsjettet. Den klatt-for-klatt-utbyggingen vi har sett så langt, gir ingen åpning for pendlerne. Sagt på en annen måte: Vi ber om 300 000 kroner for å kjøpe bil, ikke 500 kroner mer i lønn. For det vil ikke monne! Ennå er det et hav av distanse mellom Finansdepartementet og det toget pendlerne sitter i.

## - Tvinger seg fram

Leder i Mjøsen pendlerforening, Jan Riddervold, tror imidlertid at det vil tvinge seg fram en annen form for finansiering av infrastruktur.

- Jeg merket meg at finansministeren mener det er fordyrende at vi bygger en klatt her og en klatt der. Han sier seg enig i at vi bør gå for større prosjekter, da det gir flere kilometer for kronene, påpeker Riddervold og utdyper: - Vi har startet en prosess. Temaet finansiering av jernbane er for alvor kommet på dagsordenen.

## Johnsen og Johnsen

Både Riddervold og Frantzen har inntrykk av at finansministeren forsto budskapet deres.



- Men finansminister Sigbjørn Johnsen er nok ikke helt enig med privatpersonen Sigbjørn Johnsen. Det er jeg rimelig overbevist om, sier Frantzen.

Johnsen har, før han ble finansminister, tatt til orde for å tenke nytt når det gjelder investeringer i infrastruktur. Blant annet skrev

han i 2008 en kronikk i Aftenposten sammen med tidligere statsrådkollega Matz Sandman der de anbefalte å omgjøre både Jernbaneverket og Statens vegvesen til foretak eller statlige aksjeselskaper som kan ta opp lån.

Nå står han på den nåværende regjeringens plattform og ordlegger

seg litt annerledes: - Jeg er opptatt av at vi skal ha et godt transportsystem i Norge – på vei, bane og med fly. Dette er viktig for at samfunnet skal fungere. Samtidig må dette bli satt inn i en økonomisk helhet, og det har finansministeren et spesielt ansvar for.

**TENKER NYTT:** Finansminister Sigbjørn Johnsen snakker nå om å innføre en ordning med «prosjektfinansiering ut fra dagens budsjettssystem».



# Lys i tunnelen

Norsk jernbane er i en brytningstid. Et bredt politisk flertall ønsker nå å satse på jernbanen. Det er gledelig. Samtidig er det stadig flere som ser behovet for å tenke nytt hva angår finansiering og organisering innen jernbanesektoren.

Jeg har med stor interesse merket meg at Samferdselsdepartementet nå har utnevnt en ekspertgruppe som skal identifisere, systematisere og analysere de mest relevante utfordringene på jernbaneområdet. Det er et klokt grep. Og når selv finansministeren er på glid, da forventer jeg konkrete resultater.

## Nødvendig initiativ

Arbeidsgruppen skal ta for seg behovet for utbygging og finansiering, men også vurdere om dagens rolle- og ansvarsfordeling i jernbanesektoren er den rette. Videre skal gruppen svare på om jernbanen i dag besitter den rette kompetansen og ikke minst om dagens regelverk skaper handlingsrom for løsninger. Det er bra. Det er helt nødvendig at disse rundene nå tas. Jeg forventer tiltak og konkrete handlinger i kjølvannet av dette.

Siden jeg tiltrådte som leder av transportkomiteen, har jeg påpekt det regjeringen nå heldigvis erkjenner: Dagens organisering og bevilgningsregime står i veien for omfattende satsing på moderne jernbane.

## Dagens regime i praksis

- Mangel på forutsigbare ramme-

vilkår og bevilgninger gjorde at det ikke ble noe av den «togrevolusjonen» som var bebudet fra desember 2012. Når det kom til stykket, var ikke regjeringen villig til å bevilge de investeringsmidlene som var nødvendig for å gi pendlerne i Oslo-området et langt bedre togtilbud, med langt flere avganger på de mest populære strekningene. I dag er det ingen som vet når «togrevolusjonen» kommer.

► Alle de politiske partiene har programfestet utbygging av et intercitynett på Østlandet. Intercitynettet vil gi langt større kapasitet og betydelig kortere reisetider enn i dag. Nå er det likevel ingen som vet når et nytt og moderne togtilbud på Østlandet vil stå ferdig.

► Næringslivet har i årevis etterspurt moderne godsterminaler og kryssingsspor som legger til rette for å overføre mer av godstrafikken fra vei til bane. I dag er de fleste terminalene fremdeles på tegnebrettet, og bare et fåtall kryssingsspor er bygd.

## Vi må bli enige

Mangel på forutsigbarhet og manglende politisk satsing over tid, har svekket jernbanen. Det er en kjensgjerning at ingen politiske parti har gjort nok. Samtidig opp-



FOTO: HILDE LILLELØRD

**FORTGANG:** Artikkelforfatteren vil ha fortgang i jernbaneutbyggingen. Bildet er fra den nye Bærums-tunnelen, som her dekkes med matter av steinull for å motvirke støy og vibrasjoner fra togene.

lever jeg nå en økende vilje til å satse. Derfor mener jeg alle partiene på Stortinget må bli enige om en satsing på jernbanen over tid. Vi må bli enige om noen felles grep, og vi må være villige til å forplikte oss for flere år av gangen. Når vi skal styrke jernbanen i tiden fremover, er ny organisering helt nødvendig. Derfor imøteser jeg anbefalingene fra departementets ekspertgruppe med stor interesse.

## Alle taper

Uforutsigbarheten vi må leve med i dag, får konsekvenser. Planer må droppes, og prosjekter må endres på grunn av politisk detaljplanlegging fra år til år. Prosjekter

stopper opp, og nye prosjekter kommer til. De prosjektene som er listet opp i Nasjonal transportplan, gjennomføres kun et stykke på vei. Skiftende økonomiske rammer skaper liten forutsigbarhet. Dette går ut over de reisende. Leverandørene priser inn ekstra kostnader. Samfunnet påføres unødvendige utgifter, og omdømmet til jernbanen svekkes. Alle taper på dette.

KrF vil ta i bruk de verktøyene som bidrar til at jernbanen kan spille en viktig rolle i et moderne og miljøvennlig transportsystem. Forutsigbarhet og sammenhengende utbygging er nøkkelord.

## Langsiktig og forutsigbar

De siste tiårene er det bygd én sammenhengende jernbanestrekning i Norge. Det var Gardermobanen. Her skjedde byggingen gjennom et aksjeselskap og med

tydelige mål for ferdigstillelse. Skal vi bygge et effektivt, rasjonelt og kundevennlig intercitynett i hele Østlandsområdet, må vi tenke i samme baner. Finansieringen må være avklart når prosjektet blir vedtatt. Bygger vi et hus, finansieres ikke byggingen fra husholdningsbudsjettet. Vi sitter ikke og håper det beste. Vi tar opp lån. Er man i besittelse av en svulmende lønnskonto, sørger en i det minste for trygghet i finansieringen. Alle vil ha en garanti for at huset blir ferdig bygget.

Langsiktig og forutsigbar finansiering sikrer overordnet styring på mål og resultater.

Detaljert budsjettstyring sørger for at pengebruken begrenses, men gir ikke noe løft, verken for Jernbaneverket som organisasjon eller for jernbanen som framtidens transportmiddel.

## Handlingsrom

Så skal vi selvsagt huske på at alt heller ikke handler om penger. Det handler like mye om gode rammevilkår og handlingsrom. Det åpnes for stadig større konkurranse i jernbanesektoren. I den sammenheng trenger Jernbaneverket nødvendig handlingsrom for å kunne operere i markedet.

Jeg har foreslått at Jernbaneverket gjøres om til foretak. Det vil gi organisasjonen den nødvendige frihet til å planlegge langsiktig og rasjonelt. Samtidig vil Jernbaneverket få et tydeligere ansvar og kan i større grad opptre på vegne av jernbanen overfor omverdenen.

Først da vil vi kunne få en kontinuerlig fornying av norsk jernbane i samspill med både lokale myndigheter, næringsliv og ikke minst resten av den norske transportnæringen.

## MÅNEDENS GJEST

**Navn:** Knut Arild Hareide (KrF)  
**Tittel:** Leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



«Finansieringen må være avklart når intercitynettet blir vedtatt»





# Mer fisk tar toget

Norsk oppdrettsnæring går så det griner. I fjor ble det eksportert laks og ørret for over 30 milliarder kroner - nesten en tredel mer enn året før. Stadig mer av fisken tar toget på sin første etappe ut i verden. Jernbanemagasinet har bokstavelig talt fulgt spordene på fisken fra merdene på Stokmarknes til Alnabru.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** HILDE LILLEJORD

– Se her, sier Ola Ingebrigtsen, og snur på PC-skjermen. – Her kan jeg lese av temperaturen på hvilken som helst termokontainer eller termotralle uansett hvor den er.

Skiftleder Ingebrigtsen sitter på termolageret til DB Schenker på Alnabru. Her kommer det inn både fryse- og kjølevarer. På PC-skjermen bukker en lang, rød slange seg nedover et kart over Midt-Sverige. Det er de automatiske avlesingene av temperatur og klokkeslett på en semihenger på tog 4045, Schenkers eget godstog som gikk fra Narvik for litt over et døgn siden. Den røde slangen går helt inn til Alnabru. Der stoppet den i et ventespør før toget ble skiftet inn på ett av Jernbaneverkets godsspor.

Denne overvåkingen er en forutsetning for å sende ferskvarer og frossen mat med tog. Mens en

trailersjåfør lett kan gå ut av bilen for å sjekke temperaturen og at kjøle- eller fryseaggregatet på kontaineren går, har det vært vanskeligere på et tog. Nå sjekkes alt med en sms-melding.

## Mye logistikk

I 1993 gikk det første ARE-toget (Arctic Rail Express) fra Alnabru til Narvik. Det ble umiddelbart en suksess. Han som sto fadder for dette toget, var sjefen i daværende NSB Gods, Bjørn Kristiansen. Nå er Kristiansen trafikk- og markedsdirektør i Jernbaneverket og kunne på nyåret applaudere åpningen av North Rail Express, den nye godstogpendelen som skal gå fem ganger i uka mellom Narvik og Oslo i regi av DB Schenker – parallelt med Cargo-Nets ARE-tog.

DB Schenker, som ble virkelig





**I SKYTTEL:**

Brønnbåten «Björg Pauline» går i skytteltrafikk mellom de 23 oppdrettsanleggene til Nordlaks og fabrikkens deres på Stokmarknes. Her losses store mengder levende laks over i merdene ved fabrikkens.

store på godstransport i Norge etter oppkjøpet av Linjegods, har dermed skrevet jernbanehistorie. Som speditør er Schenker kunde av CargoNet. Nå kjører de i tillegg parallelt.

– Årsaken til at vi har startet vårt eget tog, er at vi nå har volum nok til å fylle det på ARE-strekningen og derfor ikke trenger CargoNet her. Misnøye med kvalitet over flere års tid, prisutviklingen og det faktum at vi selv kan fylle toget, gjør det logisk at vi nå opererer i egen regi på denne strekningen, sier adm. dir. i Schenker Norge AS, Michael Holmström.

**Lang prosess**

Holmström innrømmer at veien fram har vært vanskelig, men er desto mer fornøyd når alle brikkenes nå har falt på plass. Lokomotiv og førere kommer fra Green Cargo, vogner fra Deutsche Bahn og skiftetjenester fra Cargo-

link, som også foretar løftene på Alnabru. I Narvik har Schenker egne ansatte som kjører monstertruckene på inneleie fra Cargolink.

– I Narvik har vi kjøpt inn en 50 tonns truck som kan løfte semihengere og en 30 tonns truck for containere. Når vi også har fått tilgang på riktige spor også i Narvik, er infrastrukturen på plass, sier Holmström.

*– I Sverige er kombiterminalene konkurransenøytrale. Er det noe du også savner her i landet?*

– CargoNet skal drifte disse terminalene på en konkurranse-øytral måte, men vi ser at det innebærer en besparelse å gjøre det selv, sier Holmström.

CargoNet ønsker ikke å kommentere synspunktene til Holmström.

**Kampen om terminalene**

Med unntak av den nye godsterminalen på Ganddal har alle godsterminaler både offentlige

spor og lastegater samt egne arealer som NSB eier og leier ut til CargoNet. De offentlige sporene er det som nå åpner opp for at DB Schenker kan sette opp sitt eget tog for sine egne kunder i konkurranse med CargoNet.

Den som presset på for å gjøre en slutt på CargoNets monopol på terminaltjenester, var imidlertid godstogoperatøren Cargolink, et datterselskap av Drammenbaserte Autolink. De begynte først å kjøpe egne tog med nybiler, men fikk utviklet vogner som både kunne frakte biler og standard containere, og de disponerer vogner som kan ta med semihengere. Nå kjører selskapet i tillegg både tømmer- og malmtoget.

Cargolink kunne ta på seg skifte- og løftetjenester for DB Schenker – hvis de bare fikk slippe til på terminalene. I fjor vinter klaget de inn CargoNet både til Statens jernbanetilsyn og til Konkurransetilsynet for overprising av

tjenester på terminalene. Den saken ligger fortsatt i Jernbanetilsynet, men nå er likevel Cargo-link inne og utfører terminaltjenester på de offentlige arealene på Alnabru, Narvik og Bergen for seg selv og for DB Schenker.

**I svarte nattea**

På Fagernesterminalen i Narvik er det stor aktivitet helt opp mot midnatt. Fra et stort omland kommer den ene traileren etter den andre med fisk. Tommy heter sjåføren som har kjørt fisk fra Nordlaks AS på Stokmarknes i Vesterålen til Narvik, en tur på i overkant av tjue mil. Nå venter en ti ganger så lang tur på fisken, men denne gangen med DB Schenkers nye godstogpendel til Alnabru i Oslo.

Når Tommy svinger inn på terminalen, står Karl-Magnus Johansen og Frode Sommerseth klar med hver sin reach stacker, de store truckene som trengs til tunge

løft. Sommerseth sørger for å løfte containeren av lastebilen og over på toget med en 30-tonnstruck. Johansen manøvrerer den største reach stackeren, 50-tonneren, med følsom hånd og plasserer semihengeren akkurat der den skal stå på godsvogna.

De to har gått på skiftet sitt når folk flest er i ferd med å finne fram pysjen, og skal arbeide gjennom hele nattea i sviende kuldegrader. Nå vinterstid er det også jobben deres å tømme vognene for snø som har lagt seg oppi vognbrønnene. Det kan dreie seg om flere tonn på et langt godstog.

**Lønnsom industri**

På Nordlaks kan de slakte fisk fram til kl. 20 om kvelden og likevel få den på toget. Arbeidet foregår på to skift med 35-40 personer på hvert skift.

Utenfor den 11 dekar store fabrikkbygningen ligger en splitter ny brønnbåt. «Björg Pauline»

farer rundt på de 23 oppdrettsanleggene som Nordlaks har for å hente inn levende fisk. Ved fabrikkens blir fisken «støvsuget» opp fra båtens indre og over i merdene ved fabrikkens. Der får den gå til neste runde med «støvsuging». Den ender i et kar oppunder taket på fabrikkens. Derfra går det fort til fisken ligger svime-slått av noen volt strøm før bløgging.

Etter en times vandring gjennom fabrikkens kommer den ut i den andre enden av bygningen som ferskfisk i kasser med is eller stivfrossen etter en tre minutter lang tur gjennom verdens største innfrysingsanlegg for fisk, et anlegg som kan håndtere inntil 90 tonn fisk om dagen.

I høst satte Nordlaks slakte-rekord med 313 tonn fisk på én dag, som tilsvarer én laks i sekundet! God pris er det også å få på fisken. I fjor omsatte firmaet for 1,5 milliarder kroner og satt

**(I MIDTEN) INDUSTRI:** På et moderne fiskeslakteri går produksjonen bokstavelig talt på løpende bånd.

**(OVER T.H.) KALD FISK:** Fisken som skal sendes som ferskvarer, får med seg rikelig med is på ferden.





**FAGERNESTERMINALEN:** DB Schenkers nyinnkjøpte trucker i full aktivitet med lastning i Narvik.



**LANG NATT:** Frode Sommerseth (t.v.) og Karl-Magnus Johansen sjauer når de fleste andre ligger under dyna.

igjen med pene tall på bunnlinja. I år er det mange som spør enda bedre tider – mens verdensmarkedet venter på at oppdrettsanleggene i Chile skal bli friskmeldt igjen.

Totalt er det 370 ansatte i selskapet med base på Stokmarknes, men NHO har funnet ut at virksomheten genererer 1 000 årsverk i tillegg. Nesten en tredel av verdiskapinga går dessuten til skatter og avgifter.

God pris og fornøyde kunder betinger en logistikk med høy kvalitet hele veien fra Stokmarknes til et restaurantmåltid eller en familiemiddag et eller annet sted i Europa, Russland eller Asia. Den delen av transporten som går på tog, er intet unntak.

FOTO: JOHAN/VIKLUND/BILDTORGET



**Ei ny tid**

Om bord på toget fra Narvik er det tonnevis med fisk: noe fersk, noe frosset. At det blir sendt fisk fra Nord-Norge og sørover, er ingen nyhetsbombe. Slik trafikk har pågått i århundrer. Dikterpresten Petter Dass stilte dette spørsmålet i Nordlands Trompet allerede på slutten av 1600-tallet: «Skull' Torsken os feile, hvad havde vi da,

*Hva skulle vi føre til Bergen herfra?»*

Svaret på det vet vi nå. Oppdrettsfisk. Fisk som blir produsert etter industriens krav og metoder, effektivt og rimelig. Ganske enkelt mat som verden trenger og etter spør – og som noen må sørge for å frakte ut til markedet. Men den

går ikke lenger til Bergen. Den skal ut av landet.

Mens Petter Dass selv tjente gode penger på å selge tørrfisk til Bergen, er det oppdrettsfisk som nå skaper formuer langs kysten. Stadig mer av den fisken sendes med tog takket være volum store nok for tog, en bedre kvalitetskontroll via overvåking av lasten og en fintrimmet logistikkjede.

**Følsom vare**

Det er ingen som har det så travelt som en død fisk. Derfor tar den toget. Med unntak av fly er det ingen transportmidler som slår togets snitffart på 71 km/t mellom Narvik og Oslo.

Når temperaturen på lasten er riktig hele veien, holder fisken seg

fersk lenge, forklarer Jan Kolbjørn Håkonsen. Han er termosjef i Trondheim for DB Schenker.

– Fersk fisk er fersk i fem til seks dager. Noen kunder aksepterer ikke fisk som er eldre enn fem dager.

På fem-seks dager kan fisken komme helt ned til Italia eller Spania, så fremt den første etappen går med tog.

Svært mye av den ferske fisken fra Norge skal til den nord-franske byen Boulogne-sur-Mer. Derfra er det i overkant av 20 mil både til Brussel og Paris og bare 15 mil til London. Mye av den frosne fisken går til havnebyen Honfleur ved utløpet av Seinen litt lenger vest i Nord-Frankrike.

**Siste reis**

Foreløpig er det bare Bring som kjører fisken lenger enn til Alnabru med tog. De kjører nå to tog i uka direkte fra Alnabru til Rotterdam i egen regi, men med TX Logistik som operatør. Fisken på toget til DB Schenker ender sin togtur på Alnabru.

– Når semihengeren blir løftet av toget på Alnabru, blir den trukket ned til Filipstadkaia for å bli sendt med Kielferga. I Kiel kommer en trekkvogn og henter den og kjører for eksempel til Nederland der en annen trekkvogn tar over, forklarer termosjef Jan Kolbjørn Håkonsen.

På Alnabru er det Hans Petter Blix som får æren av å frakte fisken fra Nordlaks den siste biten

**(T.V) PÅ SKINNER:** Godstog 4045 fra Narvik passerer en av Fallbergsbruene over Öreälven midt i ødemarka i Nordmaling kommune i Nord-Sverige. Da har toget kommet omtrent halvveis.



**SJÅFØREN:** Hans Petter Blix har hentet en konteiner fra toget og gjør klar for rygging inn til fryselageret på Alnabru.



på norsk jord. Ungkaren fra Askim reiste hjemmefra klokken fire om morgenen for å kunne starte opp til fastsatt tid, klokken fem. Godset er nemlig like tidlig oppe om «morran» som Per Olaf Lundteigen.

Blix har kjørt lastebil siden jobben ved Viking Gummivarefabrikk forsvant fra Askim sammen med gummistøvlene og bildekkene.

– Noe av det som har forundret meg mest, er at hvis en isoporkasse blir skadet, blir fisken kassert, filosoferer Blix mens han venter på at toget fra Narvik blir skiftet inn.

Det kan nok bero på at prisen på fisken er avhengig av ryktet den har: De må være uten riper i skinnet ...

**FULL FART:** Ikke alle kassene i en konteiner skal til samme sted. På termoterminalen til Schenker på Alnabru lastes konteinere om.





**SND:** Den dagen vi er på besøk, er togtrafikken flere timer forsinket på grunn av snøfall, men forsinkelsen reduseres vesentlig ut av terminalen.



**MORSOMMERE:** - Nå tjener vi penger, og det er mye morsommere, sier terminalsjef på Göteborg kombiterminal, Claes Mårdstrand.

# Gods på bane blir butikk

**GÖTEBORG:** Svenske godsterminaler legges ut på anbud - og operatørene tjener penger på stadig større volum. Én av dem er norske Baneservice, som drifter Sverges største kombiterminal - i Göteborg.

**Tekst:** TORE HOLTET OG ARVID BÅRDSTU  
**Foto:** TORE HOLTET

- Tidligere tenkte vi ikke på inntekter - bare kostnader. Vi visste aldri når vi gjorde en god eller dårlig jobb, for jo mindre volum vi håndterte, jo enklere var det å holde kostnadene nede. Nå tjener vi penger, og det er mye morsommere!

Terminalsjef Claes Mårdstrand stråler fra øre til øre, selv om Jernbanemagasinet treffer ham på et lite egnet tidspunkt: Et snøvær har gitt en forsinkelse i den svenske togtrafikken på tre-fire timer, og

hans medarbeidere jobber på spreng for å komme à jour.

## Mer enn dobling?

Det var for ett år siden, den 1. februar i 2010, at driften av de fire første svenske godsterminalene ble lagt ut på anbud. Det statlige Jernhusen, som siden 2001 har eid de fleste terminaler og stasjoner med tilhørende eiendommer i Sverige, har utviklet et terminalkonsept basert på en nøytral terminaloperatør og like konkurranse-

vilkår for transportørene.

Jernhusen måles på bunnlinjen, men det overordnede målet med en mer strømlinjeformet terminaldrift er å overføre mer gods fra vagn til bane.

- Tanken bak dette er at samtlige aktører skal tjene penger på det de jobber med. Så langt er erfaringene gode. Vår visjon er at vi skal doble godstrafikken på skinner innen 2020, men den kan bli både tre- og firedoblet, varsler Olle Huusko, som leder forret-

ningsområdet kombiterminaler i Jernhusen.

## Enklere rolle

På kombiterminalen ved siden av jernbanestasjonen i Göteborg losses og lastes det i høyt tempo. Ingen tid går til spille. Terminalen, som tidligere var leid ut til CargoNet AB, trafikkeres ennå for en stor del av tog fra CargoNet. Men det siste året har det norske selskapet vært det største blant flere kunder. Ikke minst er den neder-

landske kombitransportøren Van Dieren (eid av islandske Samskip) blitt en viktig aktør med daglige pendeltog mellom Herne i Ruhr-området og Göteborg.

- Den store forskjellen for oss som jobber her, er at vi ikke lenger er en del av et puslespill. Nå er vi den eneste - selve kjernevirksomheten til Baneservice Skandinavia AB, som har ambisjoner som terminaloperatør. Det gjør rollen vår enklere, klarere og tydeligere, sier terminalsjef Mårdstrand.





**MINDRE STRESS:**  
– Arbeidsmiljøet er roligere og jobben mindre stressende, sier truckfører Håkan Pettersson. Han setter pris på ny truck med nytt datautstyr som gir bedre arbeidsflyt.

Han legger til at han også likte seg som ansatt i CargoNet. Den gangen var imidlertid ikke rollen så klart definert.

– Det er vanskelig for en transportør å skape det terminal-konseptet som vi nå satser på i Sverige, kommenterer Olle Huusko i Jernhusen, som tror det blir vanskelig og ineffektivt i fremtiden både å være godstogs-

operatør og terminaloperatør:  
– I dag kan Green Cargo og CargoNet kjøpe tjenester for eksempel på Stockholm Årsta-terminalen billigere enn de kan klare å produsere selv. Det gjør at deres forretninger burde bli bedre, konkluderer Huusko.

**Utvikler kombitrafikken**  
Den svenske regjeringen besluttet

i oktober 2008 at Jernhusen skulle arbeide aktivt med å utvikle kombitrafikken i Sverige med det mål å få flyttet mer gods fra vei til bane.

– Dette trafikkpolitiske ønsket oppfatter vi som vårt oppdrag. Vi skal utvikle kombiterminaler, sier Huusko.

Oppdraget løser de ved å sette ut driften av kombiterminalene på

anbud. Den som er best skikket til å drifte terminalen, som kan gi den laveste prisen på tjenester til kunden og som har en plan for hvordan de skal nå ut i markedet, vinner anbudet.

Avtalen er også slik at Jernhusen får betalt for hvert løft som gjøres på terminalen. Uten løft blir det ingen inntekt for Jernhusen. På den måten har både Jernhusen og terminaloperatøren en felles interesse av å skaffe trafikk til terminalen, forklarer Huusko:

– De terminalene vi satser på, er terminaler som ligger på strategiske godstrekkninger. Der godset er, skal også terminalene være. Visjonen er én million enheter over våre terminaler i 2020. Det kommer ikke av seg selv. Derfor jobber vi med marked og logistikk selv om vi ikke selger noen ting. Vi skaper forutsetninger og forhandler med terminaloperatørene, men det er de som forholder seg til speditørene.

#### Baneservice som operatør

Terminalen i Göteborg håndterte 65 000 enheter i fjor, noe som tilsvarer 31 togavganger hver uke. Etter ruteendringen i desember er antall togavganger økt til 46.

Tone Manum er direktør for terminaldrift i Baneservice AS, entreprenørselskapet som ble skilt ut av Jernbaneverket som et statlig aksjeselskap i 2006.

– Vår ambisjon er å bli ett av de ledende selskapene på terminaldrift i Sverige med en omsetning på 150 millioner svenske kroner i 2014, forteller Manum.

I dag omsetter Göteborg kombi-terminal for 20 millioner. Med en gang Baneservice overtok driften i Göteborg, ble det gjort store endringer. De mest moderne truckene på markedet ble kjøpt inn, likeså topp moderne datautstyr som sørger for at truckførerne til enhver tid får oppdatert informasjon.

– Det nye datautstyret gjør at vi sparer tid. Vi slipper å prate så mye over radioen og å følge med på alle de muntlige beskjedene. Arbeidsmiljøet er roligere og jobben mindre stressende, beretter truckfører Håkan Pettersson, som gleder seg over at Baneservice ekspanderer. For hans del har det også betydning at selskapet tilbyr utdanningstjenester. Håkan Pettersson lærer andre å kjøre truck.

– Det er både artig og spennende, sier Pettersson, som istemmer sin sjefs begeistring: – Vi blir nå mer pengebevisste. Det er først nå vi ser hvordan man taper og tjener penger.

#### Tøff start

– Det var tøft i begynnelsen. Vi startet da Sverige hadde det største snøkaoset på 30 år. Derfor hadde vi enorme kostnader til snø-

#### DISSE DRIFTER TERMINALENE

- Göteborg: Baneservice (til 2014)
- Jönköping og Stockholm Årsta: ISS TraffiCare
- Sundsvall: Logent (til 2014)
- Gävle: Green Cargo (til 2012)
- Västerås: Mälarmhamnar AB (til 2014)
- Malmö: CargoNet (til 2014)

rydding og samtidig lave inntekter på grunn av innstilte tog. Resultatet var at vi reduserte bemanningen og maskinparken. Vi var 22 ansatte og er nå 18, og vi har erstattet en av truckene med en noe rimeligere variant. Etter hvert har vi dessuten lykkes i å finne tilleggstjenester, og i løpet av første halvår i fjor ble røde tall forvandlet til pluss tall i driftsregnskapet, opplyser Claes Mårdstrand.

Etter at vi besøkte terminalen, ble det klart at Baneservice har vunnet kontrakten på å drifte Coop-terminalen utenfor Stockholm.

– Vi satser på å vokse jevnt og trutt i Sverige. Vårt viktigste fokus er likevel å levere kvalitet. I dag har togene inn til Göteborg-terminalen en punktlighet på mellom 48 og 52 prosent. Ut ligger den på 92-94 prosent. Våre suksessfaktorer framover er kvalitet, nøytralitet og fleksibilitet. Vi skal både være modige og ansvarlige, sier direktør Tone Manum i Baneservice Skandinavia AB.

## Jernhusen tar føringen

Gjennom tett samarbeid med alle aktørene i bransjen, med utveksling av kunnskaper terminaloperatørene imellom og gjennom generell forretningsutvikling, er



«Vår visjon er at vi skal doble godstrafikken på skinner innen 2020, men den kan bli både tre- og firedoblet»

OLE HUUSKO, Jernhusen AB

Jernhusen kombiterminaler i ferd med å forandre logistikkjeden i Sverige.

Når Jernhusen kombiterminaler utvikler sin strategi for terminaldriften, er det i nært samarbeid med godstogselskapene, speditørene, vareeierne og havnene. Som følge av denne virksomheten planlegges det nå bygging av lager for såkalt ompakking (cross-docking) i Västerås, Stockholm Årsta og Helsingborg.

– Herfra kan en speditør for eksempel kjøre direkte ut til kundene sine samtidig som de henter inn gods. De store vareeierne ser umiddelbart hvordan de kan forbedre sin logistikk ut fra de nye forutsetningene. Alle aktørene synes dette er helt riktig å gjøre fordi det forkorter den samlede transporttiden mye, forteller Olle Huusko og minner om en framtid som kanskje ikke er så langt unna:

– I fremtiden vil du ikke kunne

kjøre distribusjonsbiler som går på diesel eller bensin inn i sentrum av storbyene. Men for kort city-distribusjon går det fint å benytte alternativt drivstoff. Vår rolle er å legge til rette for at dette kan skje. Den enkelte transportøren kan ikke skape et slikt konsept.

– Har du et godt råd til Norge?  
– Et godt råd er å følge utviklingen i Sverige. Det vi trodde skulle ta fem-seks år, går mye forttere enn vi hadde sett for oss.

#### JERNHUSEN AB

- Statlig aksjeselskap
- Kjøpte alle SJs eiendommer for 6 mrd. SEK. Pengene ble lånt av Riksgälden
- Eier stasjoner, godsterminaler, driftsbanegårder og verksteder knyttet til jernbanen
- Har som policy å investere 12-13 % av omsetningen hvert år
- Betaler ca. 100 mill SEK årlig i aksjeutbytte til eieren
- Avdelingen Kombiterminal opprettet 2009
- Forhandler fram anbud med terminaloperatører, driver markedsføring og forretningsutvikling knyttet til terminaldriften
- Terminaloperatøren får enerett på å drive terminalen



**Vakuumbog**

Professor i boretologi ved Institutt for petroleumsteknologi ved Universitetet i Stavanger, Erik Skaugen, er sikker på at det en eller annen gang i fremtiden vil bli mulig å reise med tog i rasende fart. Poenget er at tunnelene må være fri for luft slik at det ikke er luftmotstand overhodet. Fremdriften skjer ved magnetkraft. Hvis det blir bygd en 30 mil lang tunnel fra Oslo til Stavanger, vil et vakuumbog kunne kjøre denne distansen på 11 minutter. London-New York skal kunne kjøres på 54 minutter, skriver nettstedet Din Side.

**Plan klar for Hove**

Planutvalget i Lillehammer kommune har enstemmig vedtatt reguleringsplanen for ny driftsbane på Hove ved Lillehammer. Den nye driftsbane-gården vil få seks hensettingsspor hver på 250 meter og dekke et areal på 128 mål, altså på størrelse med et middels norsk gårdsbruk. Behovet for en driftsbane på Lillehammer er knyttet til en endring i grunnrutemodellen.

**Punktlighetsleder**

Tone Norløff (48) er ansatt som punkt-lighetsleder i Jernbaneverket. Norløff kommer til Trafikkdivisjonen fra stillingen som plansjef for fremkommelighet og punktlighet i Ruter AS. Norløff er utdannet sivilingeniør fra NTNU med hovedfag innen prosjektstyring og har arbeidserfaring fra bygg- og eiendomsbransjen og fra offshorebransjen i tillegg til Ruter. Det var 38 søkere til denne stillingen, som i media på forhånd ble omtalt som en uriaspost.

**Fly til værs**

Hvis det ikke hadde vært for askeskyen i fjor vår, ville Oslo Lufthavn Gardermoen satt rekord i antall passasjerer i 2010. Nå ble det noen færre enn i toppåret 2008, året som førte oss inn i finanskrisen. Til sammen reiste i overkant av 19 millioner passasjerer over Gardermoen i fjor, derav 10 millioner til og fra utlandet. Innenlands var det litt flere som reiste til og fra Trondheim (1 588 392) enn Bergen (1 512 154) og med Stavanger på en klar tredje plass (1 275 574). Disse tre rutene er alle inne på topp 20-lista over de flyrutene med størst passasjertrafikk i Europa i følge EUs statistikkontor, Eurostat.



**FORNØYD:** Arne Olav Solberg er fornøyd når han kan avrunde dagen og vite at han har gjort noe fornuftig.

# Pris til lagspiller

Arne Olav Solberg er «en engasjert lagspiller som hjelper Jernbaneverket i riktig retning.» Og slikt settes pris på: Oppsynsmann signal på Gjøvikbanen er tildelt baneområdets kulturpris for 2010.

**Tekst og foto:** THOR-ERIK SKARPEN

Det er baneområdet Rauma- Gjøvik- og Dovrebanen som hvert år deler ut en kulturpris. Den henger høyt og gis til den som best har ivaretatt Jernbaneverkets verdier i året som er gått.

**En god dag**

– Arne Olav engasjerer seg. Han har tatt i et tak i flere prosjekter i og utenfor ansvarsområdet sitt, sier jurymedlem Kristian Slorbak.

For tiden er Arne Olav Solberg engasjert i planleggingen av forberedende renseverk på Dovrebanen, han var med på arbeidene i Drammen i sommer og har vært med på begge Bjørvika-omkoblingene.

– En god arbeidsdag er når jeg føler at jeg har fått til noe fornuftig. Når jeg kan se at det er skjedd noe. Alle dager er jo ikke slik, forteller Solberg.

**Begynte som «broiler».**

– Broiler. Det var det vi ble kalt. I 1983 var vi ti stykker som trådte opp på Oslo S med fagbrev elektromontør gruppe L. Vi fikk ekspressopplæring. Det var nytt. Ett års intensivt arbeid og skole. Alle besto fagprøven. Det var Ole Johnny Friise som sto for opplegget og ledet oss.

Arne Olav Solberg har vært oppsynsmann signal for Gjøvikbanen siden stillingsbeskrivelsen ble innført i 1997. Før det var han det som het strekningsleder signal.

– Det er forskjell på før og nå. Det er mer administrasjon enn tidligere, selv om det hender jeg må bruke fingrene litt. Jeg følger opp kontraktene og merker at det er konkurranse om signalfolk fra leverandørene, sier han og legger til følgende analyse: – Før var det lavere budsjetter og vi måtte prioritere. Nå har vi mer penger, men det er knapphet på ressurser med rett kompetanse. Derfor må vi fortsatt prioritere.

**Forslag om fredning**

Sør-Trøndelag fylkeskommune foreslår at riksantikvaren freder den 23 km lange Thamshavnbanen i hele sin lengde fra Løkken Verk til Thamshavn ved Trondheimsfjorden i Orkdal. Dette er i samsvar med Jernbaneverkets landsverneplan. De to vertskommunene Meldal og Orkdal slutter seg til deler av verneforslaget. Tidligere i fjor høst ble det kjent at Riksantikvaren vil frede Tinnosbanen (Hjuksebø-Notodden-Tinnoset). Thamshavnbanen ble åpnet i 1908 og er nå den eldste vekselstrømbaserte banen i drift i verden. Etter at banen hadde ligget noen år i dvale, ble det i 1983 startet opp med museumskjøring.

**Sprengt kapasitet**

Gjennom ruteplanen fordeles kapasitet i jernbanenettet etter ønske om ruter fra togselskapene. På sju definerte strekninger og tidspunkter er det ikke mulig å etterkomme flere ønsker om togruter fordi det er fullt. I rushtid er jernbanen overbelastet på strekningene Oslo-Ski, Oslo S-Oslo tunnelen og Skøyen-Sandvika. Videre er banen overbelastet til tider mellom Lillestrøm og Kløfta på Hovedbanen, Hamar-Lillehammer og Sandnes-Nærbø. Mellom Bergen og Arna er det praktisk talt smekkefullt fra tidlig morgen til etter midnatt. Der kapasiteten er oppbrukt og vel så det, skal det lite til før det oppstår uregelmessigheter i trafikken. Noen utvidelse av togtilbudet er naturligvis heller ikke mulig.

**Sentrale velferdsmidler 2011**

Jernbaneverket har for 2011 ca. 1,4 mill. kroner i velferdsmidler til de ansatte, hvorav ca. halvparten er fordelt sentralt. De sentrale velferdsmidlene i Jernbaneverket fordeles av Organisasjon og personal i samråd med arbeidstakerorganisasjonene.

Sentrale velferdsmidler går til tiltak av felles karakter til nytte for ansatte, som for eksempel Fritidsrådet, vedlikehold av ferieboliger m.v. Søknad om sentrale velferdsmidler må inneholde en begrunnelse/beskrivelse av tiltaket det søkes midler til, samt en budsjettmessig oppstilling over tiltaket.

Søknad sendes til Organisasjon og Personal, Per J. Gire, Stortorvet 7, Oslo, innen 11. februar 2011.

## Nytt og gammelt over Dovre

Mens spor og kontaktledningsanlegg fornyes over Dovreplatået, tar noen også vare på jernbanehistorien. Det kan vi lese om i «Dovrebanen 2011», heftet som «Dovrebanen – jernbanehistorisk forening» gir ut.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

I år er det 90 år siden Dovrebanen ble åpnet. At det er jubileumsår merkes også på heftet som er på hele 60 sider. Og for å ha det sagt med én gang: Dette heftet er et must for alle som er interesserte i jernbane!

**Hans bane**

Artiklene er illustrert med fotografier av ypperlig kvalitet, og temaene spenner vidt. Flere artikler er gjenfortellinger om levde liv tett på jernbanen over fjellet mellom Østlandet og Trøndelag; ikke minst hverdagsliv i vokterboliger og stasjonsbygninger som for lengst har fått en annen funksjon.

Den mest grundige artikkelen handler om han som skapte grunnlaget for at stasjonene på fjellet: Fokstua, Vålåsjø, Hjerkin, Kongsvold og Drivstua, er blitt nasjonale symboler. Arkitekt Erik W. Glosimodt er vel verdt å minnes når Dovrebanen fyller 90 år. Åpningen skulle bokstavelig talt bli hans bane ettersom han var en av dem som omkom da nattoget tilbake fra åpningsfesten i Trondheim kolliderte med et annet tog mellom Marienborg og Skansen.

**Vil hedre arkitekten**

– Vi i styret for foreningen ønsker å arbeide

videre med Glosimodt. Kanskje kan vi få til et bildespill og en utstilling av hans arbeider. Vi vil også undersøke om det er mulig å bygge en kopi av kiosken som stod ved Oppdal stasjon, forteller redaktør Mogens Juul Rasmussen, krumtapp i foreningen sammen med Ivar Lauritzen.

En kiosk tegnet av Glosimodt er fortsatt i daglig drift på Karl Johan i Oslo, rett overfor ærverdige Grand Hotel, hotellet han også tegnet. Men Glosimodt nøyde seg ikke med bare å tegne bygninger. Han designet også interiør, møblement, servise, lysekroner etc.

– Vi er svært interessert i å få tips om ting Glosimodt fikk laget slik at vi kan få avfotografert det, sier Juul Rasmussen og ber de som vet om noe, om å ta kontakt.

«Dovrebanen 2011» er 6. årgang med jernbanehistorisk stoff knyttet til strekningen Dombås-Støren. Heftet er å få kjøpt lokalt, men kan også bestilles på e-post til mogens@kletvold.no





# Engasjert utbygger hopper av

Han kunne skrytt på seg mye jernbanebygging på knappe 17 år, men utbyggeren Ole Konttorp snakker oftest om det han ikke rakk å levere.

**Tekst:** MIGUEL CARAZO **FOTO:** HILDE LILLEJORD

Vi skrur tida tilbake til sent på ettermiddagen torsdag 12. november i 2009: En febersyk Ole Konttorp tar flyet fra Sandefjord til Stavanger for å lede et krisemøte. Gjenopptagelsen av togtrafikken på det nye dobbeltsporet Sandnes-Stavanger mandagen etter henger i en tynn tråd på grunn av forsinkede signalarbeider. Det vil i så fall bli enda en utsettelse, for opprinnelig skulle trafikken settes på den 19. oktober.

Slitne signalingeniører og byggeledere møter Ole den kvelden. I en halv time snakker han om hvor viktig det er ikke å gi seg, så nær målet. «Yes, we can», sier sjefen til slutt.

Togene begynte å rulle igjen på nytt dobbeltspor som planlagt tre dager senere!

## Gir seg ikke

Ole Konttorp er bare sånn. Han gir seg ikke og lar nødvendig andre gi seg. Det mener de fleste som har

hatt med ham å gjøre i Jernbaneverket.

Men nå er han ferdig med å realisere nye jernbaneprosjekter i Vestfold. Han vil nå reise mer med kona Kristin, både til hytta på Dagali-fjellet og til utlandet. Han mangler verken energi eller engasjement, men har tross alt blitt 65 år. Ole ga staffettpinnen til sin etterfølger 1. januar 2011.

## Kunne ha bygget mer

Han begynte som utbyggingssjef i 1993 og fikk ansvar for nye prosjekter mellom Drammen og Stavanger. I 2003 satte han i gang detaljprosjektering av godsterminalen på Ganddal og dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Samtidig fortsatte han med planleggingen av Vestfold-prosjektene som i dag er i full byggefase.

Ole Konttorp har fått utrettet mye på 17 år. Noen kaller ham den moderne Vestfoldbanens far. I Rogaland sier de at det var han

**HOPPER I DET:**  
Pensjonisttilværelsen er en ny fase i livet som Ole Konttorp ser fram til.





som gjorde det nye dobbeltsporet mulig. Selv opplever Ole at han kunne ha gjort en mye bedre jobb dersom finansieringen av nye jernbaneprosjekter hadde økt like mye som tallet på reisende som krever flere og mer pålitelige tog.

Han har nemlig vært veldig opptatt av å fortelle om konsekvensene av manglende eller oppstykket finansiering. Det koster penger, og skaper en usikkerhet både internt i Jernbaneverket og i samfunnet som krever en forbedring av togtilbudet.

#### Vinden snur

– Du liker dårlig denne mangelen på kontinuitet?

– Det er ikke bare det at jeg ikke liker det. Mangel på forutsigbarhet påvirker både kontinuiteten i og styringen av prosjektene. Det har en egen verdi at vi klarer å bygge i et tempo som er teknisk forsvarlig og økonomisk gunstig. Men det er også andre forhold som mangel på interne ressurser, spesielt knyttet til signal, som kan påvirke kontinuitet og styring.

– Vinden har imidlertid begynt å snu. Nye finansieringsmodeller er et tema som diskuteres i flere fora, og Jernbaneverket har klart fått bedre kår de siste årene. Men mer penger betyr selvfølgelig også større forventninger og mer ansvar.

#### Utålmodig

– Hva kan Jernbaneverket gjøre bedre i framtiden?

– Jeg tror at det er veldig viktig at oppgavene som ligger foran oss, blir organisert i tydelige prosjekter med klart definerte mål og ressurstilgang. Prosjektorganisering gir bedre kontroll, forutsigbarhet og effektivitet.

– Har du som utbyggingssjef ønsket deg mer frihet fra dine ledere?

– Jeg føler at jeg i stor grad har hatt frihet. Det fikk jeg til å gjøre

**«For en fylkeskommune er det ofte vanskelig å ha kontakt med et statlig organ, men med Ole var det annerledes»**

ROALD BERGSAKER: tidligere fylkesordfører i Rogaland



**HJEMME:** Ole Konttorp bor i Åsgårdstrand sammen med kona Kristin. De har begge gått av med pensjon og gleder seg til å reise mer sammen.

– Men du kan også detaljstyre forhold i prosjektene.

– Jeg er opptatt av det store bildet, men kan også se hvor det trykker på i prosjektet. Jeg går detaljert inn når jeg ser at det er behov for avklaringer. Det gjør at veien videre noen ganger har blitt litt annerledes enn forventet, og at avgjørelser har kommet litt overraskende på den enkelte. Men jeg har alltid forsøkt å kommunisere hvorfor.

#### Fotball og hytta

Ole Konttorp ble født i Tønsberg, men vokste opp og gikk på gymnas i Eidsvoll. Han struderte på NTH og ble sivilingeniør. Arbeidslivet begynte for alvor hos entreprenør Høyer Ellefsen AS. Han har også vært med på utbyggingen på Rafnes i Telemark, bygget sentralsykehuset i Vestfold og drevet med eiendomsutvikling i egen regi.

Faren var rektor i skolen, og moren var lærer. Privatlivet hans har alltid vært godt skjermet på jobben. I lunsjen snakker han gjerne om fotball. Det er én av hans måter å koble av på. Ellers prater han ofte om hytta på Dagali-fjellet. «Hytta er ikke en liten ting i mine foreldres liv,» forklarer Oles sønn Morten.

Det første prosjektet han har som pensjonist, er å etablere et varmeanlegg basert på energibrønn hjemme i Åsgårdstrand.

– Kommer du til å savne det å få til løsninger?

– Det gjør jeg nok sikkert. Men det er vanskelig å si hvordan det kommer til å føles. Jeg tror at man må innstille seg på å være i den fasen man er i, og se fram til de positive tingene som ligger i neste fase. Men det er klart at jeg vil savne medarbeiderne mine og samspillet mot de målene som vi har arbeidet for.

– Er det noe du ikke kommer til å savne?

– Det jeg ikke kommer til å savne, er i hvert fall en masse ad hoc-spørsmål internt i Jernbaneverket ...

en best mulig jobb. Men prosjektene er del av et stort system, og det er ikke til å undslå at en del ting i Jernbaneverket tar lang tid. Jeg har nok av og til vært utålmodig, det skal jeg villig innrømme.

Derfor har jeg understreket at nøyaktighet og en fornuftig gjennomføring er nødvendig for å kunne levere til rett tid, rett kostnad og til forventet kvalitet.

– Hvordan tror du det vil gå med jernbanen i årene framover?

– Mitt største ønske er at det skapes forutsigbarhet. Vår utbyggingorganisasjon hadde gjort en mye bedre jobb hvis vi hadde hatt en annen form for finansiering.

Man trenger oversiktlige budsjettforhold og klare tidsrammer. Gardermobanen fikk for eksempel nødvendige bevilgninger og rammer fra starten av.

#### Kunsten å skaffe venner

Ole Konttorps evne til å skaffe seg støttespillere er kjent i jernbanesystemet. Noen kaller ham en ekte lobbyist og trekker på smilebåndet. Andre mener at den tette kontakten med ordførere, fylkesmenn og politikere kan være uheldig.

– Hvis man opptrer på tvers av de vedtakene som gjøres av overordnede myndigheter som Samferdselsdepartementet og Stortinget, er det uheldig. Men jeg har forsøkt å skaffe støtte for prosjekter som ligger i Nasjonal transportplan, men som trenger gjennomføringsstøtte både i fylker og kommuner, sier Konttorp.

Roald Bergsaker, tidligere fylkesordfører i Rogaland, husker

Ole Konttorp som oppsøkende. «Han ville ha oss med på laget og hadde et nettverk som vi ikke hadde. For en fylkeskommune er det ofte vanskelig å ha kontakt med et statlig organ, men med Ole var det annerledes.»

– Jeg snakker gjerne med lokale myndigheter, entreprenører, næringslivet, naboer eller hvem som helst jeg forholder meg til for å kunne gjennomføre et prosjekt. Når man snakker om hva som er Jernbaneverkets politikk og holdning, så har jeg holdt meg nøye til det som har vært vedtatt.

#### Ildsjel

– Du har snakket om dette skjæringspunktet ...

– Jeg opplever at min jobb lå i et skjæringspunkt der det administrative, det politiske, det tekniske og det høyteknologiske møtes. Det er viktig at vi skaper støtte for prosjektene både lokalt og regionalt

for å finne gode administrative løsninger. Samtidig er det viktig å ha et godt omdømme der ute.

Han virker alltid rolig, til og med i stressede situasjoner. Men han har et heftig temperament som kommer til syne når han forsvarer det han brenner for.

– Min livserfaring har lært meg at for å oppnå mål så trenger man en ildsjel i enhver organisasjon, sier Ole.

– Som leder ga du dine ansatte mulighet til å finne løsninger selv. Men du har en klar idé om hvordan ting skal være?

– Folk hos meg har fått frihet under ansvar. Det er veldig viktig at folk i vår organisasjon får anledning til å utvikle seg selv gjennom tilstrekkelig handlingsrom. Avgjørelsene som må tas, skal være tydelige, slik at det ikke blir et vakuum der man blir sittende og vente på svar. Det er viktig å få avklart ting og gå videre.





# – Lyntog kan samle landet

– Med venner over hele verden er Oppdal litt utenfor allfarvei. Med høyhastighetstog ville Oppdal bare vært fem timer unna alle storbyene i Europa, sier Tørris Aalbu Rasmussen (20) - vinneren av en verdensomfattende novellekonkurranse om nettopp høyhastighetstog.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU





Tørris er ikke som andre ungdommer – ikke i Oppdal og knapt nok ellers i landet. Han har allerede i mange år vært glødende interessert i høyhastighetstog, en interesse som brakte ham til Beijing og den sjuende verdenskongressen for høyhastighetstog like før jul. Dit kom han etter en novellekonkurranse for ungdom.

Historien om Emma som reiser med nattog fra Trondheim til Valencia på 14 timer bergtok juryen og ga unggutten fra Oppdal gratis tur til Kina.

– For meg er tog det beste transportmiddelet. Ser man på Norge, er det høyhastighetstog som kan samle landet. Vi trenger et skikkelig infrastrukturløft. I tillegg til å koble sammen de store byene vil et høyhastighetsnett også bringe distriktene nærmere byene. Å bygge høyhastighetsbaner vil være distriktutbygging, slår unggutten fast, vel hjemme igjen på foreldrenes gårdsbruk i Oppdal.

– *Hva vil høyhastighetstog kunne bety for deg personlig?*

– Med høyhastighetstog vil det bare ta en halv time med tog mellom Oppdal og Trondheim og to timer mellom Oppdal og Oslo. Da hadde det vært mulig for meg å slå meg ned her i Oppdal.

#### Modig maur

I novellen som gikk til topps i konkurransen den Internasjonale jernbaneunionen (UIC) arrangerte forut for verdenskongressen i Kina, har Tørris mange referanser til seg selv. Her er referanser til Oppdal, til sauer, til United World College og til Kina.

Når Emma reiser fra Trondheim til Valencia, er det for å møte en gutt hun traff da hun gikk på et United World College.

Selv valgte Tørris å ta de siste to årene av videregående skole på et

**TAKKER:** Tørris Aalbu Rasmussen på talerstolen foran den 7. verdenskongressen for høyhastighetstog i Beijing.

United World College i byen Mbabane, hovedstaden i Swaziland.

Mens han satt i landet som i areal er litt mindre enn Sør-Trøndelag fylke og er klemt inne mellom Sør-Afrika og Mosambik, skulle han skrive en særoppgave. Da valgte Tørris å forske på «Lokale makroøkonomiske virkninger på Oppdal av en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim», og konkluderte med at høyhastighetstog til Oppdal ville gi en betydelig økonomisk vekst for lokalsamfunnet.

#### Statsmannsspire

Nå er han student i England, nærmere bestemt ved universitetet i den historiske byen York, som for øvrig har et utmerket jernbanemuseum. Men Tørris studerer statsmannsfag, populært kalt PPE (uttales «pipi-i»).

– PPE står for filosofi, politikk og økonomi. For øvrig var dette den eneste fagkombinasjonen som virket interessant for meg.

Denne fagkombinasjonen likner på den Jonas Gahr Støre studerte ved eliteskolen Institut d'études politiques de Paris. Både i Frankrike og Storbritannia er det nærmest en forutsetning å ha gjennomført dette studiet for å bli statsminister:

– Det er vel bare et par av statsministrene i Storbritannia som ikke har tatt dette studiet ved Oxford. En av dem er Gordon Brown, og du så hva som skjedde med ham, humrer York-studenten.

#### Halvt dansk

Med dansk far har Tørris to pass, ett norsk og ett dansk. Da han skulle til Beijing for å ta imot prisen for novellen omtrent samtidig som Nobels fredspris ble delt ut i Oslo, reiste han som dansk – for å være sikker på å slippe inn i landet.

Som student i England er det også en fordel å være dansk og medlem av EU. Slik blir studiet

## «Med høyhastighetstog vil det bare ta en halv time til Trondheim og to timer til Oslo. Da hadde det vært mulig for meg å slå meg ned her i Oppdal»

TØRRIS AALBU RASMUSSEN, student og lyntogentusiast

mer økonomisk overkommelig. Men det var ikke på grunn av økonomien han havnet i York i stedet for ved universitetet i Oxford:

– Jeg søkte der også, men kom ikke inn. Det er beinhardt opptak. Men York er ikke noe dårligere universitet. Det er ett av de tre beste på denne fagkombinasjonen, mener Tørris.

#### Jernbaneaner

Inne i stua på heimgården, et tradisjonelt sauebruk ei knapp mil fra jernbanestasjonen på Oppdal, står det en liten modelljernbane. Men det er ikke hans. Den tilhører faren. Mogens Juul Rasmussen er ildsjel i den jernbanehistoriske foreningen for Dovrebanen. Sønnen ser derimot heller framover – slik ungdom gjennom alle tider har gjort, og bør gjøre. Der ser han et sammenhengende jernbanenett for høyhastighetstog.

– Jeg vet ikke hvor interessen for jernbane kommer fra. Farfar i Danmark var lokfører og lokførerlærer og bestefar til mor jobbet i NSB. Men jeg tror ikke det har hatt noe å si, funderer Tørris.

Derimot fikk nok unggutten fra Oppdal en aha-opplevelse da han begynte å leke seg med regneark på ungdomsskolen. Da VWI-gruppen la fram sin utredning om høyhastighetstog i Norge like før jul i 2006, regnet Tørris videre på reisetider. Han skrev også en høringsuttalelse til Jernbaneverket.

Nå har han hjemmesiden

www.nessumsar.no der han legger ut leserinnlegg han selv skriver og for øvrig nyheter som har med høyhastighetsbaner å gjøre.

#### Optimist

Som student i England følger Tørris nøye med på det som skjer der. Der har de i dag høyhastighetsbane fra London til den engelske kanal, kalt HS1. Nå er det planer om en ny bane, HS2, fra London til Birmingham, og senere videre til Manchester og Leeds før Edinburgh og Glasgow forhåpentligvis blir nådd. Den blir fryktelig kostbar. Derfor tror Tørris at det faktisk vil være mer lønnsomt å bygge slike baner i Norge:

– For det første er det mye billigere å bygge her der det er så mye utmark. Dessuten er den gjennomsnittlige reiselengden mye kortere i Storbritannia slik at høyhastighet ikke er aktuelt for så mange. Her i landet reiser vi mye lenger.

Men han tror man må passe på ikke å bli for opphengt i nytte-/kostnadsanalyser. De tar ofte ikke med alle de positive effektene av en slik utbygging og kan dessuten formes for mye til oppdragsgiverens mening.

– Hvis vi hadde hatt et perfekt marked, som samfunnsøkonome ne forutsetter, ville vi fortsatt vært i steinalderen. Men nå tror til og med ordføreren i Oppdal, Ola Røtvei, at det vil bli bygd en høyhastighetsbane – om enn en gang i framtida, avslutter lyntogentustasten fra Oppdal.





## Flytog på Oslo S

Fotografen forteller at han i mai 2009 står på en plattform på Oslo S og venter på et tog.

- Jeg ser over mot spor 1, der en ny glassvegg har dukket opp. Når flytoget kommer rullende inn, ser jeg plutselig motivet og får tatt dette bildet, forteller han.

Rolf Sjøstrøm brukte en Canon 75-300 linse på 110 mm brennvidde. Kameraet sto innstilt på blende 7, 1/320 sekund og ISO 200.

Bildet fikk andreplass i Nordisk Jernbanemesterskap 2009.

### MITT JERNBANEBILDE

**Foto:** Rolf Sjøstrøm  
**Yrke:** Pensjonert overkonduktør  
**Bosted:** Mjøndalen  
**Kamera:** Canon EOS 400





**VINNER**

## «Akvarellmaleriet fra Finse»



Øyvind Bardalen

Bilder fra Finse finnes det mange av i jernbaneverdenen, men ikke mange er så velkomponert og spennende som dette, oppsummerer juryen som kåret «Årets jernbanebilde 2010».

– Bildet forteller en historie, og man undres på hva disse menneskene gjør. Det er noe særegent med de nordmenn som trosser kulde og snøføyke for en fjelltur, sier fotograf i Dagens Næringsliv og juryleder Elin Høyland.

Detaljene er mange og tydelige, lysforholdene til tross. Det er fint rammet inn mellom toget og masten. Lysforholdene bidrar også til at dette nærmest ser ut som et akvarellmaleri med duse farger og mye dybde.

### Vanskelig for juryen

– Det var ikke så lett å velge verken vinnerkandidater eller vinner. Jernbanemagasinet's spalte «Mitt jernbanebilde» bød i fjor på flere godbiter – og veldig forskjellige bilder. Derfor var det spennende å være i juryen, sier Elin Høyland.

Juryen vurderte lenge flere bilder – og to av de som var med i aller siste runde, ønsker vi å gi hederlig omtale.



**FINSE** «Vinter på Finse» er tatt av lokfører Øyvind Bardalen og ble trykket i Jernbanemagasinet nr.3-2010.

### ENSOMT ANSVAR

Det er filmatiske kvaliteter over svart/hvitt-bildet som viser nattevakten med lommelykten mellom togene. Komposisjonen er fin og dynamisk.

– Mange jernbanefolk har et stort, men ensomt ansvar uten at folk flest ser jobben de gjør og innsatsen som blir lagt ned. Dette bildet bringer det fram i lyset, sier jurymedlem Thor Erik Skarpen. – Jeg tror mange kan identifisere seg med lokføreren på bildet.

«Kontroll i tåke» er tatt av opplæringsleder i CargoNet, Rune Fossum og ble publisert i Jernbanemagasinet Nr.4-2010.



**2. Plass**

### – NESTEN FOR MYE AV DET GODE

Godstoget i sterke nasjonale farger som svinger seg opp mot Dovre, skiller seg ut. Sterke farger, fint vær og norske fjell slår mot oss.

– Det er nesten for mye av det gode, men i dette tilfellet er det nettopp det som gjør at det fungerer bra, sier Elin Høyland.

«Nasjonal transport» er tatt av lokfører i NSB, Robert Lund og sto i Jernbanemagasinet Nr. 5-2010.



**3. Plass**

### DETTE ER JURYEN:

**Elin Høyland** er fotograf i Dagens Næringsliv. Hun har hatt flere utstillinger, både i inn- og utland. Hun er nå bokaktuell med et prosjekt om livet til et eldre tvillingpar fra Gudbrandsdalen, som har fått internasjonal oppmerksomhet.

**Anders Krokfoss** er publisert i Egmont og aktiv i Oslo Kamera-klubb.

**Thor-Erik Skarpen** er informasjonssjef Øst i Jernbaneverket. Thor-Erik har også konsultert fotograf Vera Gjersøe i forbindelse med juryarbeidet.



**SJ vil betale**

Ifølge SJ er det svenske jernbanenetet nå så nedslitt og hardt utnyttet at de foreslår at Trafikverket analyserer hvor mye trafikk nettet tåler og etterpå foreslår begrensninger. For å komme forfallet i møte og klare å etterkomme ønskene i markedet om flere tog, er SJ villig til å betale høyere kjøreveisavgifter.

**Europamester**

Før jul ble det åpnet flere strekninger for høyhastighetsstog i Spania. Dermed har Spania totalt 2 665 km med høyhastighetslinjer og er det landet i Europa som har lengst nett for lyntog. Nå står en parsell på 69 km ved Alicante for tur. Arbeidet starter opp i vår.

**Mer til overs**

Etter sammenslåingen av Vägverket og Banverket vil generaldirektør Gunnar Malm begynne å fjerne noen kontorer. Med 1100 færre ansatte, en mer effektiv administrasjon og tøffere forhandlinger om entrepriser, håper Malm å kunne frigjøre 2-3 milliarder kroner som heller skal brukes på veier og jernbane om et par år.

**Pilegrimstog**

Saudi-arabiske myndigheter har fått ferdig første byggetrinn av en pilegrimsmetro i Mekka. Metroen er nødvendig for å unngå kollaps i vei-trafikken og vil erstatte 4 000 busser. Foreløpig er 18 km med ni stasjoner der passasjerene blir sluset direkte inn på det førerløse toget, ferdig. Kapasiteten på banen når alle togene er levert, skal bli på 72 000 passasjerer i timen. Lyst på en tur? I så fall må du konvertere til islam først. Denne banen er forbeholdt rettroende.

**Investorerer**

DB Schenker skal bygge kombinert hovedkontor og terminal til 360 millioner kroner i nærheten av flyplassen i Helsinki (Vantaa). Dette vil bli en av de største investeringene i en ny lokalisering som DB Schenker noensinne har foretatt. Samtidig bygger de et logistikkenter for Helsinki-regionen i Kila, som ligger knappe to mil unna.



**FORT NOK:** Når den første høyhastighetsbanen står ferdig i USA, vil den bli betjent av et helt ordinært tog som det på bildet.

## USA får det ikke helt til

I USA skal byggingen av den første høyhastighetsbanen starte i 2012. Men manglende finansiering vil ikke gi en optimal bane, for å si det pent.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** WIKIMEDIA COMMONS

Den amerikanske staten og den føderale regjeringen i California har bevilget til sammen 25 milliarder kroner til en høyhastighetsbane i California. For den summen får de 105 km jernbane gjennom San Joaquin-dalen, som går parallelt med kysten, men litt inne i landet, mellom Los Angeles og San Francisco.

Det første ønsket var å begynne å bygge fra San Francisco til San José, en strekning på 80 km. Ettersom dette er tett befolket område som gjør en utbygging svært kostbar, ville pengene bare holdt til halve strekningen.

**Kompromiss**

Dermed blir den nye banen bygd midt

imellom de to storbyområdene, som til sammen huser over 20 millioner innbyggere. Noe glede vil nok banen likevel gi når den står ferdig fordi den i begge ender vil ha forbindelse med eksisterende spor brukt av Amtrak. Dermed kan i det minste de ordinære togene kjøre på banen.

Når de første milene med høyhastighetsbane i USA blir bygd som de blir, er trøsten at det senere kan bygges videre enten nordover mot Los Angeles eller sørover mot San Francisco. Avstanden mellom sentrum i de to byene er på i overkant av 60 mil så det gjenstår nok noe før USA kan skryte av en fullblods høyhastighetsbane med tog som kjører fort.

## Svensk taxameter

Transportstyrelsen i Sverige, som er tilsyn for veg, jernbane, luftfart og sjø, skal i sin helhet finansieres av avgifter, har den svenske Riksdagen bestemt. Det vil ha sin pris.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** WIKIMEDIA COMMONS

Transportstyrelsen ble stiftet i 2009 og dekker nå alle former for transport/samferdsel. I Sverige er Transportstyrelsen biltilsyn, jernbanetilsyn, luftfartstilsyn og skipskontrollen i ett. Totalt er det 1 600 ansatte i etaten som har kontor 15 steder i Sverige med hovedkontor i Norrköping.

Å føre så mye tilsyn med så mange ansatte kostet i fjor i overkant av to milliarder kroner. To tredeler av dette beløpet ble dekket av avgifter. Nå skal gapet lukkes, blant annet ved at også jernbanebransjen må betale for registerføringer, godkjenninger og tilsyn.

**1400 kroner timen**

For jernbanebransjen vil det bli en gradvis innføring av avgifter. Det starter nå i 2011 og skal være fullført i 2013. For eksempel skal alt vognmateriell og alle lokomotiv innskrives i manntall. Registerføringen koster 130 kroner året per stk.

Blant de første til å bli avgiftsbelagt er godkjenning til å ta i bruk nybygd eller ombygd infrastruktur samt søknad om unntak fra bestemmelsene om interoperabilitet (TSI'ene). For behandling av slike søknader krever Transportstyrelsen en avgift på 1400 kroner timen pluss dekning av reise-, oppholds- og diettkostnader.



**KOSTNAD:** Denne bussen på skinner tilhørende Hällefors-Fredriksbergs Järnvägar vil heretter gi inntekter til Transportstyrelsen hvis den fortsatt skal kjøres på 802 mm-skinnegangen.

**Jernbaneverket****Sentralt**

Pressesjef

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

**Info Utbygging**

Informasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

**Info Øst**

Informasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 22 45 51 44/916 55 144

e-post: skat@jbv.no

**Info Vest**

Informasjonssjef

Inge Hjertaas

Tlf: 59 96 60 50/916 50 176

e-post: ihj@jbv.no

**Info Nord**

Informasjonssjef

Dag Svinsås

Tlf: 72 57 25 25/916 72 525

e-post: dags@jbv.no

**Info Sørlandsbanen**

Informasjonssjef

Henning Lode

Tlf: 51 56 96 50/916 69 650

e-post: hlode@jbv.no



PÅ SKRÅTT BAKFRA



# Den nye tid!

No som vi nett har gått inn i eit nytt år, er det aktuelt å stanse opp ein augneblink og sjå litt på tid som omgrep og korleis jernbanen har vore med på å påverke tidsbruken både i Noreg og i resten av verda. Lat oss fyrst gå attende til året 1879 og sjå på eit brev skrive til «Sectionsingenieur Karl August Hansen, Statens Jernbaneanlæg, Sydbanen».

*Herved meddeles til efterretning og videre iagttagelse i anledning anleggets aabning for drift paa strækningen fra Fredrikshald til Rigsgrændsen den 18 de ds. [...]*

*[...] Fredagen den 18 de juli kl 2 efm. svensk tid eller 1 42 norsk tid ankommer kongetoget fra Sverige til Rigsgrændsen. Efter et ophold af 30 ´ eller kl 2 12 norsk tid afgaar, efter at det under punkt 3 nævnte og kongetoget er sammenkoblede, dette samlede tog til Fredrikshald med et kort ophold paa Kornso station, 30 ´ ophold ved Lysedalsviadukten og korte ophold ved Præstebakke og Kornso stationer. Til Fredrikshald ankommer dette tog kl 4 30 efm.[...]*

Vi er midt i jernbanehistoria, og det er den høgtidsame opninga av jernbanestrekninga frå Halden til riksgrensa som vert planlagd i dette brevet, og som kong Oscar II gjennomfører to dagar etter at brevet vart skrive. Vi ser at det skil 18 minutt mellom norsk og svensk tid, og slike skilnader gjorde det naturleg nok ikkje berre enkelt å planleggje togtrafikk. Tida var – og er – knytt til lengdegradar, og på den tida skilde det i Noreg ein time og 47 minutt mellom det vestlegaste punktet ytst i Sognefjorden og det aust-

legaste punktet i Vardø.

Det var til dømes fire minutts skilnad mellom Kristiania og Drammen, og toga som gjekk til og frå Vestbanestasjonen, følgde lokaltida i Drammen.

Her måtte noko gjerast, og det var raske kommunikasjonar som jernbanen som sette problematikken på dagsordenen internasjonalt. Løysinga måtte vere å innføre tidssoner, og omgrepet «Standard Railway Time» vart skapa.

Det vart halde fleire internasjonale konferansar frå 1872 og utetter. Allereie i 1879 vart det bestemt at jordkloten skulle delast inn i 24 tidssoner, kvar på 15 gradars breidd. Da ville tida alltid skifte med ein hel time når ein passerte ei tidssonegrense. Japan innførte som fyrste land slike tidssoner i 1889.

I Noreg var styresmaktene lenge i tvil. Ein innsåg at ein måtte gjere noko med tida dersom t.d. Bergensbanen skulle kome, men det kunne vere greitt å sjå på røynslene i andre land før ein gjorde noko vedtak. Og da eit framlegg om innføring av normaltids fyrste gongen kom opp i Stortinget i 1887, vart det samrøystes avvist. Berre seks år seinare vart det same framlegget samrøystes vedteke. Det er liten tvil at vedtaka i Stortinget om Bergensbanen og Sørlandsbanen 1. mars i 1894 var med og bana veg for oppslutninga om normaltidslova. Men det vart likevel ein hard strid om målforma som innstillinga om og sjølv lovframlegget var skrivne på. «Landsmaalloven» var mest som eit skjellsord å rekne, men fleirtalet i Stortinget ville ha lova på landsmål. Slik vart lova som vart



vedteken 4. juni 1894, og som skulle gjelde frå 1. januar 1895, den fyrste lova som er skriven på nynorsk, og med det hadde jernbanen samla Noreg til eitt tidsrike.

Godt, nytt jernbaneår!

Reidar S H